BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

ROK II. | GDYNIA, dnia 31 maja 1933 | NR. 15

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni
Referat Prasowy, ul. Świętojańska, tel. 1643.
PRENUMERATA: w kraju kwartalnie 3 zł., zagranica 5 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415. Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Józef Kunert L. S. C.

OD REDAKCJI.

Z niniejszym numerem wprowadzamy nowy dział w „Biuletynie Informacyjnym" p. t.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU.

Szybki rozwój przemysłu i handlu rybnego na Wybrzeżu, umożliwiony celową polityką Ministerstwa Przemysłu i Handlu oraz Morskiego Instytutu Rybackiego, stworzył nowy i niezmiernie ważny dla naszego kraju dział gospodarstwa narodowego, którego postępy, warunki pracy oraz zachodzące przy tak szybkim rozwoju niedomagania, omawiać będziemy na łamach nowego działu w naszem czasopiśmie.

Rozszerzając w ten sposób zakres informacyjny „Biuletynu" liczymy na przychylne przyjęcie powyższej inowacji ze strony naszych Czytelników. —

REDAKCJA.



STATKI OCZEKIWANE W GDYNI.

s/s Helga Ferdinand — przychodzi po ładunek węgla dnia 30. 5.
s/s Malta — przychodzi po ładunek węgla dnia 30. 5.
s/s Gudrid — przychodzi po ładunek węgla dnia 31. 5.
s/s Sylvia — przychodzi po ładunek węgla dnia 1 czerwca
s/s Montrose — przychodzi po ładunek węgla dnia 2 czerwca
s/s August Schultze — przychodzi z ładunkiem drobnicy z portów Południowej Afryki i Hiszpanji
s/s Iwan — przychodzi z ładunkiem drobnicy z Göteborgu 1 czerwca
s/s Bore IX — przychodzi z ładunkiem drobnicy z Buenos Aires, Rio de Janeiro i Victoria, 1 czerwca
s/s Akershus — przychodzi z ładunkiem drobnicy z Oslo 2 czerwca
s/s Borgholm przychodzi z ładunkiem drobnicy, poczty i pasażerów z Kalmar
m/s Hemland — przychoddzi z ładunkiem bawełny z Aleksandrji dnia 6 czerwca
m/s Iberia — przychodzi z ładunkiem owoców południowych z Sycylji dnia 8 czerwca
m/s Toledo — przychodzi z ładunkiem bawełny z Portów Golfu dnia 11 czerwca
m/s Vikingland — przychodzi z ładunkiem drobnicy z portów Bliskiego Wschodu dnia 12 czerwca
s/s Melilla — przychodzi z ładunkiem 1000 ton fosfatów z Casablanki dnia 15 czerwca

s/s Ursa — przychodzi z ładunkiem drobnicy z Bergen 17 czerwca
m/s Tampa — przychodzi z ładunkiem bawełny z Portów Golfu dnia 23 czerwca
s/s Mansuria — przychodzi z ładunkiem owoców południowych z Sycylji dnia 23 czerwca
m/s Hammaren — wyszedł 8-go maja z Kapsztatu do Afryki Zachodniej, aby dokompletować ładunek dla Gdyni.

PROJEKT URUCHOMIENIA PROMU MORSKIEGO MIĘDZY GDYNIĄ I SZWECJĄ.

Już przed wojną omawiano w Szwecji plany uruchomienia promu parowego, który jako punkt wyjściowy miałby port Bałtycki lub Rewel w Rosji, a któryś z portów angielskich jako punkt ostatni. W ten sposób projektowano przewożenie towarów bez przeładunku via Szwecja z Rosji do Anglji lub vice versa. — Wojna i zaszłe po niej zasadnicze zmiany w ugrupowaniu państw nad brzegami Bałtyku zahamowały urzeczywistnienie tych planów. W ostatnich latach, gdy Polska i port jej na Bałtyku — Gdynia — zajęły tak wybitne stanowisko w zewnętrznym handlu szwedzkim, plany te zyskały na znaczeniu, i jak donoszą pisma szwedzkie, stały się obecnie bardzo aktualne.

Główną przeszkodą, która uniemożliwiała dotychczas zrealizowanie projektu komunikacji przy pomocy promu między Szwecją a Polską, był brak niezbędnych ku temu kapitałów. Obecnie jednak, jak stwierdzają źródła prasowe szwedzkie, szkopuł ten został zwalczony i można przystąpić już do opracowania szczegółowego projektu komunikacji przy użyciu promu parowego pomiędzy portem południowo-szwedzkim Ystad a Gdynią.

Przed kilku miesiącami założono w m. Varberg (zach. Szwecja) spółkę akcyjną, która ma na celu uruchomienie komunikacji przy pomocy promu między portem Varberg a portem Immingham w Anglji. Rzecz prosta, iż między obu przedsiębiorstwami musi dojść do porozumienia i współpracy.

Szczególnie aktualne stały się plany i zamierzenia powyższe z chwilą wprowadzenia w Gdyni wolnego portu i zawarcia umów tranzytowych między Polską, Bułgarją i Rumunją. W ten bowiem sposób powstają tu możliwości przewożenia produktów żywnościowych i innych łatwo się psujących produktów bez przeładunku do Anglji lub odwrotnie.

Z każdym dniem zyskuje na wartości i znaczeniu dla gospodarki i komunikacji szwedzkiej znakomicie urządzony port gdyński, o czem świadczą wymownie liczne artykuły na ten temat w prasie szwedzkiej. Zdaniem pism szwedzkich, które podają powyższe szczegóły projektu komunikacji promem parowym i zrealizowania go w najbliższej przyszłości, należy się spodziewać wzrostu znaczenia Gdyni jako wielkiego portu na morzu Bałtyckiem.

PRASA SZWEDZKA O MOŻLIWOŚCIACH TRANZYTEM PRZEZ GDYNIĘ.

Szwedzki dziennik „Svenska Dagbladed“ zamieścił ostatnio artykuł p. t. „Rozwój portu gdyńskiego i jego znaczenie dla eksportu szwedzkiego“, w którym omawia układ zawarty pomiędzy kolejami polskiemi, rumuńskiemi i bułgarskiemi w sprawie ujednostajnienia taryfy, dotyczącej wagonów bezpośredniej komunikacji. Układ otwiera wrota — pisze „Svenska Dagbladed“ — dla poważnych ekspedycyj towarów z krajów bałtyckich do Polski i na Bałkany i odwrotnie, via Gdynia. Te bezpośrednie transporty tranzytowe mogą przyczynić się do nowej orjentacji o ile chodzi o drogi przewozowe obecnie używane dla takich towarów, jak jajka, mięso, ryby itd.: ale również dla takich towarów, jak tytoń, artykuły tkackie, szkło, maszyny i aparaty układ tranzytowy posiada wielkie znaczenie. Należy zauważyć, że eksport mięsa z Rumunji będzie mógł być z korzyścią skierowany do Gdyni, a następnie do Anglji.

Transport kolejowy przez Lwów i Warszawę do Gdyni jest o wiele tańszy i prędszy, niż transport przez Wiedeń, Frankfurt i Zeebrugge.

Decydujące w tej sprawie znaczenie posiada fakt, iż wagony chłodnie z trudnością znajdują ładunek w drodze powrotnej z Anglji do Rumunji. Wówczas, gdy bardzo korzystne powrotne ładunki można znaleźć dla ryb szwedzkich i norweskich via Gdynia do Rumunji i na Ukrainę. Bardzo sztywny system kontyngentów stosowany w Anglji do importu ryb zmusza Norwegję do szukania innych rynków.

Jak widać z powyższego, możliwości komunikacji tranzytowej przez Gdynię wzbudzają coraz większe zainteresowanie w sferach gospodarczych Skandynawji, które, jak o tem pisaliśmy, szukają ostatnio nowych szlaków komunikacyjnych dla swego eksportu oraz nowych rynków zbytu. Gdynia, sięgająca swojem zapleczem aż po Czechosłowację, Węgry, Rumunję i Bałkany jest przez swoje naturalne położenie predystynowana do odegrania roli najważniejszego portu tranzytowego na Bałtyku.

PRASA CZECHOSŁOWACKA O GDYNI.

„Biuletyn Informacyjny“ spełnia w coraz szerszym zakresie zadanie propagandy Gdyni i żeglugi polskiej zagranicą, jak o tem świadczą liczne wzmianki i artykuły w gospodarczych czasopismach zagranicznych, do których wysyła Izba swój „Biuletyn“ jako egzemplarz wymienny.

Ostatnio mamy do zanotowania dwie wzmianki w prasie Czechosłowackiej, opierające się na informacjach czerpanych z organu prasowego Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

Ostatni numer „Narodni Politika“ zamieścił notatkę o polskiej flocie handlowej, uzupełnionej uwagą, iż wywóz z Czechosłowacji, Austrji i Węgier jak również i dowóz do tych państw skierowany zostanie wkrótce na Gdynię.

W jednym z ostatnich numerów „Hospodarska Politika" ukazał się artykuł omawiający polski eksport przez Gdynię do państw bałtyckich oraz stosunki handlowe naszego portu z temi państwami. Autor artykułu wskazuje również na nasz „Biuletyn" jako na najlepsze źródło informacyjne o Gdyni.

ULGI SKŁADOWE PRZY IMPORCIE GARBNIKÓW.

Decyzją Dyrektora Urzędu Morskiego z dnia 24 maja br. zostały zatwierdzone nowe stawki składowe w magazynach portu gdyńskiego na ekstrakt quebrachowy, a mianowicie:

A. **Przy krótkoterminowem składowaniu:**
Za pierwsze 15 dni — 4 grosze za 1 m^2 dziennie,
Za następne 15 dni — 6 groszy za 1 m^2 dziennie,
Za następne 15 dni — 8 groszy za 1 m^2 dziennie.
Za następne 15 dni — 14 groszy za 1 m^2 dziennie,

B. **Przy długoterminowem składowaniu** po 1,50 zł miesięcznie za 1 m^2 z tem, że stawka ta obliczana będzie za cały miesiąc i winna być regulowana zgóry.

Stawki powyższe obowiązuje do dnia 31 grudnia 1933 r.

UDOGODNIENIA KOLEJOWE W PORTACH POLSKICH DLA TOWARÓW EKSPORTOWYCH.

W Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr. 31, poz. 220 z 1933 r. ukazało się rozporządzenie Ministra Komunikacji, wprowadzające w życie dalsze rozszerzenie udogodnień kolejowych dla towarów eksportowych, a mianowicie: termin wolny od postojowego dla wszystkich towarów przybywających do załadowania na okręty we wszystkich stacjach portowych w Gdyni i Gdańsku, z wyjątkiem węgla, żywych zwierząt, towarów przewożonych w wagonach lodowniach oraz zwłok, został przedłużony do 72 godzin bieżących, zaś dla węgla pozostaje w mocy dotychczasowe zwolnienie od postojowego do 96 godzin bieżących.

TRANZYT POMARAŃCZ PRZEZ GDYNIĘ.

W ciągu bieżącego miesiąca przeszły większe ilości pomarańcz hiszpańskich tranzytem przez Gdynię do Austrji i Czechosłowacji. Pomarańcze te wysyłano z Gdyni luzem w ładunkach całowagonowych. Ostatnio wysłano 1 wagon do Wiednia, 1 wagon do Morawskiej Ostrawy i 1 wagon do Pragi.

NOMINACJA KOMISARZA UBEZPIECZENIOWEGO.

P. Jan Dereziński, delegat Państwowego Instytutu Eksportowego w Gdyni mianowany został przez p. Ministra Skarbu Komisarzem Ubezpieczeniowym dla bezpośredniego nadzoru nad działalnością zakładów ubezpieczeniowych w Gdyni w zakresie ubezpieczeń przewozów morskich z równoczesnem prawem udzielania zezwoleń na zawieranie umów ubezpieczeniowych przewozu towarów z zagranicznemi towarzystwami ubezpieczeń (w myśl art. 129 ustęp 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej o kontroli ubezpieczeń).

ZAPISY DO SZKOŁY HANDLOWEJ W GDYNI.

Zapisy nowych kandydatów (ek) przyjmuje i bliższych informacyj udziela kancelarja 4. kl. Koedukacyjnej Szkoły Handlowej Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni (Szosa Gdańska, gmach Instytutu Handlu Morskiego I. p.) codziennie do 15 czerwca od godz. 11—13.

Do kl. 1-ej przyjmowani są uczniowie i uczenice, posiadający świadectwa z ukończenia 3-ch klas gimnazjalnych lub 7 klas szkoły powszechnej. Szkoła posiada pełne prawa szkół państwowych. Za dzieci pracowników państwowych opłatę szkolną ponosi Skarb Państwa. Uczniowie (ce) korzystają z ulg golejowych — absolwenci z pełnych uprawnień w służbie wojskowej i cywilnej jakie daje matura gimnazjalna.

PRZEDSTAWICIELE SZWEDZKICH BIUR TURYSTYCZNYCH W GDYNI.

Dnia 26 bm. bawili w Gdyni przedstawiciele szwedzkich biur turystycznych: p. Erik Stromberg — dyrektor biura podróży „Nyman & Schultz“ ze Stockholm p. Gösta Jensson — dyrektor biura podróży „Nordisk Resebureau“ ze Stockholmu, p. Tage Rydick — dyrektor „Svenska America Linien“ oraz p. Ellen Liljendalh — redaktorka „Svenska Dagbladet“ ze Stockholmu. Goście zwiedzili wybrzeże, Gdańsk i Gdynię oraz badali możliwości skierowania statków turystycznych ze Szwecji do Gdyni i w tym celu odbyli konferencję u Dyrektora Urzędu Morskiego. Po konferencji zwiedzono szczegółowo port gdyński i jego urządzenia. W czasie objazdu portu na motorówce „Syrena“ wszelkich wyjaśnień udzielał dyrektor Urzędu Morskiego p. inż. St. Vęgowski. Goście wyrażali się z wielkiem uznaniem o szybkiej rozbudowie portu i nowoczesnych urządzeniach technicznych.

PRZYJAZD FLOTY SZWEDZKIEJ DO GDYNI.

Dnia 28 czerwca br. przewidziany jest przyjazd do Gdyni 2 pancerników szwedzkich. które będą rewizytowały flotę polską.

Jak wiadomo, nasza flota w ubiegłym roku jeździła do Stockholmu, gdzie składała wizytę flocie szwedzkiej.

PRÓBY OBCIĄŻENIA NOWEGO WIADUKTU W PORCIE.

Przez cały tydzień, od 15 do 20 bm., dokonywano próbnych obciążeń nowego wiaduktu w porcie nad torami kolejowemi, wiodącemi na molo węglowe. Próby wypadły zupełnie pomyślnie co stwierdzała specjalna Komisja Techniczna pod przewodnictwem Naczelnika Wydziału Budowy Portu p. inż. T. Wendy z udziałem profesorów Politechniki pp. Pszenickiego, Bryły i Paszkowskiego oraz delegatów Ministerstwa Komunikacji i Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Komisja orzekła, że wiadukt pod względem wytrzymałości jest wykonany solidnie i po kompletnem ukończeniu może być oddany do użytku publicznego.

POŻAR NA STATKU „LITTLE EVY“.

Dnia 22 maja br. wieczorem (o godz. 20.25) zauważono dym wydobywający się ze statku czechosłowackiego „Little Evy“, z którego wyładowywano jutę na nabrzeżu Rotterdamskiem. Zaalarmowana Portowa Straż Pożarna w przeciągu kilku minut przybyła na miejsce i rozpoczęła natychmiast akcję ratunkową. Jak się okazało paliła się juta w ładowni statku, której tam pozostało jeszcze około 60 balotów. Do godz. 22 trwało dogoszanie tlącej się juty. Przyczyną pożaru było prawdopodobnie nieostrożne obchodzenie się z ogniem. Straty wynoszą kilka tysięcy złotych. Na miejsce pożaru przybyły również 3 holowniki, które stanęły obok statku „Little Evy“, jednakże w akcji gaszenia pożaru udziału brać nie potrzebowały.

„FRONTEM KU GDYNI".

Agencja Wschodnia wydała dnia 26 maja br. specjalny numer „Gazety Handlowej" p. t. „Frontem ku Gdyni", poświęcony Gdyni i handlowi morskiemu. Numer ten liczył 16 stron druku i zawierał cały szereg artykułów osobistości ze sfer rządowych i gospodarczych, między innemi motto Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, Ignacego Mościckiego, Ministra Przemysłu i Handlu p. Dr. Ferdynanda Zarzyckiego, Prezesa Izby Przemysłowo-Handlowej w Warszawie, b. ministra p. Czesława Klarnera, Dyrektora Państwowego Instytutu Eksportowego p. Marjana Turskiego, Wiceprezesa Banku Gospodarstwa Krajowego p. Stefana Starzyńskiego, Dyrektora Departamentu Ministerstwa Przemysłu i Handlu p. Mieczysława Sokołowskiego i Dyrektora Departamentu Ministerstwa Skarbu p. Wacława Fabierkiewicza.

Artykuły zamieścili wybitni przedstawiciele życia gospodarczego, między innemi pp.: Minister Eugenjusz Kwiatkowski, Prezes Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni Inż. Korzon, Prezes Rady Naczelnej Zrzeszeń Kupiectwa Polskiego Bogusław Herse, Dr. Roman Battaglia, Henryk Brun, Dr. Marcin Szarski, Maksymiljan Friede oraz cały szereg osobistości ze sfer gospodarczych kraju i Gdyni.

Numer gdyński „Gazety Handlowej" zrealizowano za inicjatywą oraz staraniem tut. przedstawicielstwa „Ajencji Wschodniej" p. Romana Szynkiewicza, przy współpracy Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni oraz tutejszych organizacyj gospodarczych. Był to już drugi numer specjalny o Gdyni, wydany przez „Gazetę Handlową" w roku bieżącym.

NOWA FIRMA SPEDYCYJNA.

Ostatnio powstała w Gdyni nowa firma spedycyjna Dom Towarowy i Handlowy „Orient" W. Zalewski i Ska. Biura firmy mieszczą się przy ul. Morskiej vis à vis Ekspedycji Towarowej.

Firma zajmuje się ekspedycją lądową i morską, magazynowaniem, zwózkami, przeprowadzkami, inkasem oraz wszelkiemi pracami wchodzącemi w zakres spedycji lądowej i morskiej.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten.)

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports — Danzig Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Tallinn	Kotka	Helsingfors
Śląsk	30. 5.	3. 6.	7. 6.	—	10. 6.
Poseidon	6. 6.	10. 6.	14. 6.	16. 6.	17. 6.
Cieszyn	13. 6.	17. 6.	21. 6.	—	21. 6.
Poseidon	20. 6.	24. 6.	28. 6.	30. 6.	1. 7.
Śląsk	27. 6.	1. 7.	5. 7.	7. 7.	8. 7.

Do Tallinna — Rygi (Tallinn — Riga)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 6. VI.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tomsk — z Gdyni 3. VI.
s/s I. C. Jacobsen — z Gdyni 7. VI.
s/s I. C. Jacobsen — z Gdyni 14. VI.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Uranus — z Gdyni 5. VI.
s/s Nixe — z Gdyni 12. VI.
s/s Uranus — z Gdyni 19. VI.
s/s Nixe — z Gdyni 26. VI.

Do Stockholmu (Stockholm)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Ingeborg — z Gdyni ca 20. VI.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 6. VI. — z Gdańska 9. VI.
s/s Śląsk — z Gdyni 13. VI. — z Gdańska 16. 6.
s/s Tczew — z Gdyni 20. VI. — z Gdańska 23. VI.
s/s Cieszyn — z Gdyni 27. 6. — z Gdańska 30. VI.
s/s Tczew — z Gdyni 4. VII. — z Gdańska 7. VII.

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Condor — z Gdyni 1. VI. — z Gdańska 3. VI.
s/s Ellin — z Gdyni 5. VI. — z Gdańska 7. VI.
s/s Phaedra — z Gdyni 8. VI. — z Gdańska 10. VI.
s/s Ibis — z Gdyni 12. VI. — z Gdańska 14. VI.
s/s Hector — z Gdyni 15. VI. — z Gdańska 17. VI.
s/s Fortuna — z Gdyni 19. VI. — z Gdańska 21. VI.

Do Amsterdamu (Amsterdam)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Teseus — z Gdyni 6. VI.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Śląsk — z Gdyni 13. VI. — z Gdańska 16. VI.
s/s Cieszyń — z Gdyni 27. VI. — z Gdańska 30. VI.

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Condor — z Gdyni 1. VI. z Gdańska 3. VI.
s/s Ibis — z Gdyni 12. VI. — z Gańska 14. VI.
s/s Condor — z Gdyni 22. VI. — z Gdańska 24. VI.

Do Antwerpji — Gandawy — Brukseli — Ostendy
Antwerp — Ghent — Bruxelles — Ostend

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Bravore — z Gdyni 13. VI.
s/s Ellavore — z Gdyni 16. VI.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Tatti — z Gdyni 6. VI. — z Gdańska 10. VI.
s/s E. Russ — z Gdyni 13. VI. — z Gdańska 17. VI.
s/s Albert — z Gdyni 20. VI. — z Gdańska 24. VI.

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Little Evy — z Gdyni 9. VI.
s/s Little Evy — z Gdyni 17. VI.
s/s Little Evy — z Gdyni 26. VI.

Do Bremy (Bremen)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Uranus — z Gdańska 10. VI.
s/s Nixe — z Gdańska 17. VI.
s/s Uranus — z Gdańska 24. VI.

Do Leith — Grangenmouth.

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Majorca — z Gdyni 10. VI.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Warszawa lub substyt. — z Gdańska 7. VI. — z Gdyni 8. VI.
s/s Warszawa lub substyt. — z Gdańska 21. VI. — z Gdyni 22. VI.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia lub substyt. — z Gdańska 14. VI. — z Gdyni 15. VI.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 7. VI. — z Gdyni 8. VI.
s/s Lwów — z Gdańska 14. VI. — z Gdyni 15. VI.
s/s Lublin — z Gdańska 21. VI. — z Gdyni 22. VI.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 6. VI.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ursa — z Gdańska 16. VI. — z Gdyni 17. VI.
s/s Jaederen — z Gdańska 7. VII. — z Gdyni 8. VII.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdańska 29. V. — z Gdyni 2. VI.
s/s Akershus — z Gdańska 15. VI. — z Gdyni 16. VI.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 5. VI.
s/s Borgholm — z Gdyni 11. VI.

Do Karlskrony (Carlskrona) — Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 5. VI.
s/s Borgholm — z Gdyni 11. VI.

Do portów włoskich i sycylijskich (Italian and Sicilian Ports)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Jenny — z Gdyni 30. V.
s/s Bodil — z Gdyni 10. VI.
s/s Karla — z Gdyni 22. VI.

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tomsk — z Gdyni 3. VI.

Do Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbony — Sevilli — Gibraltaru — Casablanca oraz innych hiszpańskich i marokańskich portów. (Pasajes — Bilbao — Oporto — Lisbon — Seville — Gibraltar — Casablanca — Spanish and Marocco Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Melilla — z Gdańska 10.—12. VI. — z Gdyni 9.—10. VI.
s/s Larache — z Gdańska 10.—12. VII. z Gdyni 10.—12. VII.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego
(Alexandria, Piraeus, Istanbul, Beyrouth, Jaffa)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Vikingland — z Gdyni 12. VI. — z Gdańska 13. VI.
m/s Hemland — z Gdyni 26. VI. — z Gdańska 27. VI.
m/s Gotland — z Gdyni 10. VII. — z Gdańska 11. VII.

Wyspy Kanaryjskie — Oran — Algier — Tunis
Canary Inslands — Oran — Alger — Tunis

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Jenny — z Gdyni 30. VI.
s/s Bodil — z Gdyni 10. VI.
s/s Karla — z Gdyni 22. VI.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanstates — z Gdyni 3. VI.
s/s City of Fairbury — z Gdyni 12. VI.
s/s Scanyork — z Gdyni 17. VI.
s/s Cliffwood — z Gdyni 24. VI.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax

Linja Gdynia — Ameryka (PAM)

s/s Polonia — z Gdyni 3. VI.
s/s Pułaski — z Gdyni 10. VI.
s/s Kościuszko — z Gdyni 17. VI.

Do New Orleans — Galveston — Houston — Savannah

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Toledo — z Gdyni 17. VI.

Do Las Palmas — Rosario — Santa Fé — Bahia Blanca

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Bore — z Gdańska 30. V.

Do Rio de Janeiro — Santos — Buenos Aires

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Bore — z Gdańska — w połowie czerwca (Middle of June)

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten.)

Nowy York (New York) — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Cliffwood — 1. VI.	s/s City of Fairbury — 3. VI.
s/s Scanmail — 8. VI.	s/s Cliffwood — 14. VI.
s/s Sagaporack — 15. VI.	s/s Scanmail — 22. VI.
s/s Scanpenn — 21. VI.	s/s Sagaporack — 29. VI.

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)

Odjazdy z Nowego Yorku Sailings from New York	Oczekiwane w Gdyni Due to arrive at Gdynia
s/s Kościuszko — 1. VI.	s/s Kościuszko — 13. VI.
s/s Polonia — 19. VI.	s/s Polonia — 1. VII.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

s/s	Tallinn	Kotka	Helsingfors
Śląsk	7. 6.	—	10. 6.
Poseidon	14. 6.	16. 6.	17. 6.
Cieszyn	21. 6.	—	24. 6.
Poseidon	28. 6.	30. 6.	1. 7.

Hamburg — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Hamburga — s/s Tatti 3. VI. — przyjazd do Gdyni 6. VI.
z Hamburga s/s E. Russ 10. VI. — przyjazd do Gdyni 13. VI.
z Hamburga s/s Albert 17. VI. — przyjazd do Gdyni 20. VI.
z Hamburga s/s Brake 24. VI. — przyjazd do Gdyni 27. VI.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Rotterdamu s/s Tczew — 3. VI.
z Rotterdamu s/s Cieszyn — 10. VI.
z Rotterdamu s/s Tczew — 17. VI.
z Rotterdamu s/s Śląsk — 24. VI.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Rotterdamu s/s Phaedra — 3. VI. — przyjazd do Gdyni 8. VI.
z Rotterdamu s/s Ibis — 6. VI. — przyjazd do Gdyni 12. 6.
z Rotterdamu s/s Hector — 10. VI. — przyjazd do Gdyni 15. VI.
z Rotterdamu s/s Fortuna — 13. VI. — przyjazd do Gdyni 19. VI.
z Rotterdamu s/s Condor — 17. VI. — przyjazd do Gdyni 22. VI.
z Rotterdamu s/s Ellin — 20. VI. — przyjazd do Gdyni 26. VI.

Brema (Bremen) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Bremy s/s Uranus — 1. VI. — przyjazd do Gdyni 5. VI.
z Bremy s/s Nixe — 8. VI. — przyjazd do Gdyni 12. VI.
z Bremy s/s Uranus — 15. VI. — przyjazd do Gdyni 19. VI.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Antwerpji s/s Cieszyn — 7. VI.
z Antwerpji s/s Śląsk — 21. VI.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Antwerpji s/s Ibis — 3. VI. — przyjazd do Gdyni 12. VI.
z Antwerpji s/s Condor — 15. VI. — przyjazd do Gdyni 22. VI.

Manchester — Liverpool — Swansea — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

	ładuje — loads at Manchester	ładuje — loads at Liverpool	ładuje — loads at Swansea
s/s Harald	1—2. VI.	3—12. VI.	14—15. VI.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.

z Londynu s/s Warszawa 1. VI. — przyjazd do Gdańska 4. VI.
z Londynu s/s Warszawa 15. VI. — przyjazd do Gdańska 18. VI.
z Londynu s/s Warszawa 29. VI.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Hull s/s Lublin 1. VI. — przyjazd do Gdańska 4. VI.
z Hull s/s Lwów 8. VI. — przyjazd do Gdańska 11. VI.
z Hull s/s Lublin 16. VI. — przyjazd do Gdańska 18. VI.
z Hull s/s Lwów 22. VI. — przyjazd do Gdańska 25. VI.

Zachodnia Norwegja (West Norway) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Trondheim	Bergen	Haugesund	Gdynia
s/s Ursa	6. VI.	8. VI.	9. VI.	12. VI.
s/s Jaederen	27. VI.	29. VI.	30. VI.	30. VI.

Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkierka — Gdańsk — Gdynia
Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkirk — Danzig — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

z — from Bordeaux—La Pallice	z — from Havre — Dunkirk
s/s Tiber — około (about) 6—7. VI.	s/s Tiber — około (about) 12—14. VI.
s/s Skjold — około (about) 21—22. VI.	s/s Skjold — około (about) 26—28. VI.
s/s Seine — około (about) 5—6. VII.	s/s Seine — około (about) 10—12. VII.

Portugalja (Portugal) — Kopenhaga (Copenhagen) — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

	from Lisbon about	from Oporto about	at Gdynia about
s/s Mińsk	9. VI.	10. VI.	17. VI.
s/s Broholm	21. VI.	22. VI.	30. VI.

Sycylja — Gdynia — Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Genua	Livorno	Catania	Messina	Palermo	Gdynia
s/s Mansuria	—	—	2. 6.	3. 6.	5. 6.	26. 6.
s/s Albania	30. 5.	31. 5.	—	—	—	—
s/s Hispania	—	—	17. 6.	17. 6.	19. 6.	7. 7.

Hiszpanja — Gdynia — Gdańsk
Spain — Gdynia — Danzig

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Tarragona	Gandia	Valencia	Alicante	Cartagena	Malaga
s/s Caledonia	26. 5.	27. 5.	29. 5.	30. 5.	1. 6.	2. 6.
s/s Albania	7. 6.	8. 6.	9. 6.	10. 6	12. 6.	13. 6,

Porty lewantyńskie (Levant) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Derindje	Bułgarja	Istanbul	Izmir	Pireus	Aleksandrja
s/s Nordland	31. 5.	27. 5.	29. 5.	25. 5.	4. 6	—
s/s Blaland	3. 6.	1. 6.	—	—	—	15. 6.
s/s Erland	25. 6.	22. 6.	23. 6.	21. 6.	—	1. 7.
s/s Vikingland	6. 7.	—	5. 7.	10. 7.	8. 7.	15. 7.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Gdynia/Gdańsk
m/s Stureholm	6. 6.	15. 6.	21. 6.	19. 7.
m/s Tugela	21. 6.	30. 6.	—	31. 7.
m/s Trolleholm	6. 7.	15. 7.	—	16. 8.
m/s Tortugas	18. 7.	25. 7.	31. 7.	28. 8.
m/s Vasaholm	5. 8.	15. 8.	21. 8.	18. 9.
m/s Toledo	19. 8.	31. 8.	—	30. 9.



SUBWENCJE POCZTOWE DLA AMERYKAŃSKICH TOWARZYSTW OKRĘTOWYCH.

Rząd amerykański przewiduje na rok 1934 udzielenie subwencyj swoim towarzystwom okrętowym z tytułu przewozu poczty, w wysokości 28.500.000 dol. amer. W ciągu ubiegłego roku koszta połączone z przystosowaniem statków amerykańskich do przewozu poczty były o 21.666.000 dol. amer. wyższe niż wpływy z tytułu opłat pobranych za przewóz poczty.

OPŁATY PORTOWE W ROTTERDAMIE.

Jak już informowaliśmy w ostatnim numerze „Biuletynu“, Administracja Portu w Rotterdamie ustaliła nowe zniżone opłaty portowe, z ważnością od 1 lipca br. Podaną przez nas taryfę należy uzupełnić, następującemi danemi:

1) Statki w służbie regularnej, zawijają do Rotterdamu. aby wyładować towar, udając się następnie do innego portu. i znowu wracające do Rotterdamu, aby zabrać towary względnie je wyładować, korzystają ze zniżki 25%-owej.
2) Statki zawijające w celu bunkrowania płacą 0.01 flor. hol. od metra kubicznego.
3) Prawo pobytu dla statków płacących Flor. 0.045 względnie Flor. 0.03 + Flor. 0,05 wynosi 2 miesiące, dla statków zaś uiszczających opłatę Flor. 0.02 + Flor. 0.30 — 1 miesiąc

RUCH PASAŻERSKI PRZEZ HAMBURG W KWIETNIU BR.

W miesiącu sprawozdawczym wyjechało przez port hamburski 3.059 pasażerów, w tem 567 emigrantów. Przybyło zaś 3.441 pasażerów. W kwietniu ub. roku przybyło 3.215 pasażerów, wyjechało zaś 3.521.

NOWE LINJE OKRĘTOWE ZE SZCZECINA.

Tow. okrętowe Rob. M. Sloman jr. w Hamburgu, utrzymujące regularną komunikację okrętową z portami Morza Śródziemnego, postanowiło z dniem 1. 6. 1933 r. wysyłać swoje statki również do Szczecina. Statki tow. Sloman zachodziły przed wojną regularnie do Szczecina, a czasowo w latach powojennych.

Tow. okrętowe „Neptun" w Bremen podjęło regularną komunikację pomiędzy Emden a portami Rostock, Szczecin, Elbing i Królewiec. Statki będą odjeżdżały w obydwóch kierunkach raz w tygodniu. Pierwszy odjazd nastąpi z Emden 1. 7. 1933 r.

RUCH OKRĘTOWY I TOWAROWY W PORCIE SZCZECIŃSKIM W KWIETNIU 1933 R.

Ruch okrętowy w porcie szczecińskim przedstawiał się w kwietniu br. w porównaniu z marcem br. oraz kwietniem lat 1932 i 1930, jak następuje:

	Przybyło		Odeszło	
	Ilość okrętów	poj. w m³ NR.	Ilość okrętów	poj. w m³ NR.
kwiecień 1933	341	456.294	366	488.578
marzec 1933	322	402.136	286	384.636
kwiecień 1932	268	281.643	287	301.223
kwiecień 1930	464	585.590	509	618.359

W pierwszych 4-ch miesiącach br. ruch okrętowy ożywił się, jeżeli chodzi o porównanie z analogicznym okresem r. 1932, lecz cyfry z r. 1930 nie zostały jeszcze osiągnięte:

	Przybyło		Odeszło	
	Ilość okrętów	poj. w m³ NR.	Ilość okrętów	poj. w m³ NR.
4 mies. 1933	1.066	1.418.366	1.036	1.440.810
4 mies. 1932	871	1.066.653	869	1.063.036
4 mies. 1930	1.523	1.941.778	1.506	1.904.817

Ruch okrętowy przedstawiał się w kwietniu br. według przynależności bandery państwowej, jak następuje:

niemiecka	254	statki
duńska	36	„
szwecka	20	„
holenderska	12	„
norweska	8	„
fińska	4	„
rosyjska	4	„
amerykańska	1	„
angielska	1	„
estońska	1	„
włoska	—	„
łotewska	—	„
Ogółem	341	

Ogólny obrót towarowy w kwietniu i marcu br. oraz w kwietniu lat 1932 i 1930 charakteryzują następujące cyfry:

	kwiecień 1933	marzec 1933	kwiecień 1932	kwiecień 1930
			w tonach	
przywóz	247.000	202.000	128.000	279.000
wywóz	109.000	111.000	79.000	210.000
Ogółem	356.000	313.000	207.000	489.000

Ożywienie które cechowało I kwartał br., daje się również zauważyć w kwietniu br., w którym to miesiącu obroty były większe o 149.000 t, aniżeli w kwietniu r. 1932. W porównaniu z kwietniem r. 1930 obroty w m-cu sprawozdawczym były mniejsze o 133.000 t.

Od początku r. przywieziono i wywieziono w porównaniu z analogicznym okresem lat 1932 i 1930, następujące ilości towarów:

	4 mies. 1933	4 mies. 1932	4 mies. 1930
		w tonach	
przywóz	691.000	427.000	745.000
wywóz	357.000	261.000	649.000
Ogółem	1.048.000	688.000	1.394.000

Przywóz i wywóz ważniejszych towarów przedstawiał się w m-cu sprawozdawczym, jak następuje (dane tymczasowe):

	kwiecień 1933	marzec 1933	kwiecień 1932	kwiecień 1930
p r z y w ó z			w tonach	
węgiel	93.000	83.000	34.000	69.000
ziarno Soja	30.000	17.000	12.000	8.000
ruda	24.000	29.000	10.000	102.000
fosfaty	16.000	5.000	5.000	4.000
śledzie	1.000	1.000	1.000	—
złom	—	—	—	4.000
w y w ó z				
zboże	25.000	37.000	9.000	111.000
węgiel, koks i brykiety	6.000	3.000	4.000	2.000
papier	4.000	3.000	3.000	2.000
cukier	—	—	—	9.000

Od początku br. przywieziono i wywieziono — w zestawieniu z danemi za r. 1932 i 1930 — następujące ilości ważniejszych towarów (dane tymczasowe):

	4 mies. 1933	4 mies. 1932	4 mies. 1930
P r z y w ó z		w tonach	
węgiel	258.000	104.000	163.000
ziarno Soja	84.000	67.000	51.000
ruda	55.000	41.000	177.000
fosfaty	41.000	31.000	36.000
śledzie	4.000	7.000	12.000
złom	—	—	15.000
w y w ó z			
zboże	87.000	21.000	268.000
węgiel, koks i brykiety	16.000	21.000	4.000
papier	11.000	12.000	11.000
cukier	—	8.000	62.000

RUCH STATKÓW W KOPENHADZE.

W miesiącu kwietniu br. zawinęło do portu kopenhaskiego 1.613 statków o pojemności 483.776 R. T., podczas gdy w marcu zawinęły 1.632 statki o pojemności 498.600 R. T.

Kolejność bander była następująca: Danja 1.126 statków, Szwecja 316. Niemcy 89, Holandja 22, Anglja 19, Norwegja 11, Łotwa 4, Islandja 3, Ameryka 4, **Polska**, Francja, Estonja i Włochy po jednym statku.

STAWKI FRACHTOWE W SZWECJI.

Poniżej podaje się ogólny wskaźnik liczbowy szwedzki oraz wskaźnik na poszczególne towary.

(Cyfry w nawiasach oznaczają wartość nominalną w złocie).

Rok i miesiąc	Wskaźnik ogólny	Wskaźnik w przywozie	Wskaźnik w wywozie	Wskaźnik na węgiel	Wskaźnik na zboże	Wskaźnik na drzewo
1932 Styczeń	110 (79)	93 (66)	128 (92)	84 (60)	101 (72)	125 (90)
Luty	108 (77)	92 (66)	124 (89)	81 (58)	103 (74)	119 (85)
Marzec	106 (78)	91 (67)	121 (89)	77 (57)	106 (78)	114 (84)
Kwiecień	109 (78)	93 (66)	126 (89)	78 (55)	108 (77)	121 (86)
Maj	108 (75)	91 (63)	126 (87)	78 (54)	103 (72)	120 (84)
Czerwiec	103 (72)	83 (58)	124 (86)	75 (52)	91 (63)	118 (82)
Lipiec	104 (71)	84 (57)	124 (84)	79 (54)	90 (61)	121 (82)
Sierpień	101 (67)	82 (55)	120 (80)	79 (52)	85 (57)	113 (65)
Wrzesień	106 (70)	89 (59)	122 (81)	80 (53)	99 (65)	114 (76)
Październik	106 (69)	89 (58)	123 (80)	85 (55)	94 (62)	116 (76)
Listopad	105 (68)	86 (56)	124 (80)	82 (53)	90 (59)	117 (76)
Grudzień	107 (72)	89 (59)	126 (84)	78 (25)	100 (67)	119 (80)
1933 Styczeń	108 (73)	88 (60)	127 (87)	76 (52)	100 (68)	120 (81)
Luty	104 (71)	83 (56)	123 (85)	75 (51)	90 (61)	115 (78)
Marzec	101 (68)	81 (55)	121 (82)	74 (50)	88 (59)	111 (75)
Kwiecień	98 (65)	80 (52)	110 (77)	74 (49)	86 (57)	106 (70)

RUCH PORTOWY W KWIETNIU.

W miesiącu kwietniu ruch był większy, niż w marcu i znacznie przewyższał obroty z kwietnia 1932 roku.

Weszło:

Kwiecień 1933 196 statków o pojemności 195.910 m³ netto (w tem 94 żaglowców i 1 statek tankowy);

Kwiecień 1932 126 statków o pojemności 124.524 m³

Marzec 1933 167 statków o pojemności 149.662 m³

Wyszło:

Kwiecień 1933 182 statki (w tem 88 żaglowców).

Kolejność bander była następująca:

Niemcy 161 (82 parowce, 78 żaglowców i 1 statek tankowy), Danja 10, Szwecja 8, Holandja 7, Norwegja 4, Francja 1, Łotwa 1, Finlandja 1, Estonja 1, Gdańsk 1 i Panama 1 (pierwszy raz w porcie królewieckim).

Przywóz. Wśród towarów przywiezionych znajduje się na naczelnem miejscu pod względem ilości — węgiel kamienny, siarka (Schwefelkies), cement, papierówka, nawozy sztuczne, zboże, oleje mineralne i rośliny strączkowe.

Import poszczególnych towarów przedstawiał się następująco:

węgiel kamienny	42.000 t.	
brykiety	130 t.	
oleje mineralne	2.700 t.	
strączkowe	2.500 t.	(z okolic Morza Czarnego)
tomasyna	3.500 t.	
śledzie	2.832	beczek i 248 półbeczek
cement	5.500 t.	
siarka (Schwefelkies)	6 000 t.	
papierówka	4.000	sążni (z Rosji sow. i państw bałt.)
makuchy	1.000 t.	
kreda	1.000 t.	

pozatem drzewo (Okumscholz), sól, mączka rybia, smoła, saletra, progi.

Wywóz. Większość statków, które opuściły port królewiecki, była załadowana zbożem, przeznaczonem przeważnie dla Szczecina.

Około 16 statków i żaglowców z ładunkami drzewa tartego i kopalniakami poszło do Bremy, Francji, Danji i portu Silbelmshaven. 3 statki odeszły do Anglji, Hamburga, względnie do Hiszpanji.

Celuloza została wywieziona do Anglji, Francji i Hamburga.

Z przybyłych 196 statków 16 nie miało dla Królewca żadnego ładunku.

68 statków, czyli 32%, odpłynęło z Królewca bez ładunku. —

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

W SPRAWIE PODAWANIA WE WNIOSKACH O PRZYWÓZ NIEREALNEJ WARTOŚCI TOWARU.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu zwróciło Centralnej Komisji Przywozowej uwagę, że przyjmuje się podania o pozwolenia przywozu bez skontrolowania ściśle cen podanych przez importerów w wnioskach o przywóz. Bardzo często zachodzą wypadki, że podane ceny we wnioskach o przywóz są nierealne w stosunku do cen rynkowych.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu w liście swoim zastrzegło, że o ile okaże się, iż ceny w wnioskach o przywóz będą nierealne, będzie zmuszone nieuwzględniać takich wniosków.

Izba Przemysłowo-Handlowa nadmienia, że w podaniach o przywóz należy podawać ceny towaru franco granica polska celna z oddzielnem dodaniem cła oraz zysku hurtowego importera.

Izba Przemysłowo-Handlowa komunikuje, iż odtąd będzie kontrolować wartość towaru podawaną we wnioskach o przywóz. W podaniach o przywóz, w których podana wartość towaru będzie nierealną. Izba podwyższać będzie odnośną wartość według swego uznania. Równocześnie wzywa się firmy, które dotychczas nie złożyły uwierzytelnionych odpisów świadectw przemysłowych na rok bieżący, o odwrotne nadesłanie tychże Izbie.

WYWÓZ KOMPENSACYJNY WYROBÓW Z DRZEWA.

Izba Przemysłowo-Handlowa podaje do wiadomości, że Ministerstwo Przemysłu i Handlu zarządzeniem z dnia 11 maja br. Nr. HZ. XXXII—1/1454 uznało za kompensacyjny wywóz od dnia 1 czerwca br.

Nazwa towaru:
wyroby z drzewa, stolarskie, tokarskie i rzeźbiarskie z malowidłami, pozłacane, posrebrzane, bronzowane, również z innemi ozdobami t. zw. wyroby ludowe

Kierunek wywozu:
przez Gdynię, Zbąszyń, Zebrzydowice, Warszawa Główna (urząd pocztowy)

Wysokość premji wynosi w danym wypadku 14,5% od ceny fakturowej loco granica polska.

Zaświadczenia o kompensacyjnym wywozie towarów wydaje Izba w godzinach urzędowych od 8—15-tej (w soboty do 13-tej) Firmy, ubiegające się o zaświadczenia, muszą podać: urząd celny, przez jaki towar będzie przechodził, do jakiego kraju towar jest przeznaczony, cechy i numery opakowania, rodzaj opakowania, ilość sztuk, wagę brutto i netto oraz wartość towaru loco granica polska w złotych polskich.

OPŁATY KONTYNGENTOWE WE FRANCJI.

Państwowy Instytut Eksportowy komunikuje, że rozporządzeniem francuskiego Ministra Finansów, opublikowanem w dzienniku urzędowym z dnia 13 bm., zostały wprowadzone opłaty kontyngentowe na szereg artykułów hodowlanych, a mianowicie:

Konie rzeźne — za sztukę	Fr. 100.—
Bydło wszelkie — za 100 kg żywej wagi	Fr. 50,—
Barany i owce — za 100 kg żywej wagi	Fr. 50.—
Trzoda chlewna — za 100 kg żywej wagi	Fr. 75,—
Drób żywy — za 100 kg brutto	Fr. 100,—
Mięso wołowe, wieprzowe, baranina oraz wszelkie inne mięsa świeże i chłodzone — za 100 kg netto	Fr. 100,—
Drób bity (również gołębie) nienadziewany) — za 100 kg brutto . .	Fr. 200,—
Drób nadziewany — za 100 kg. netto	Fr. 300,—
Konserwy mięsne — za 100 kg	Fr. 200,—
Jaja w skorupach — za 100 kg brutto	Fr. 150,—
Masło — za 100 kg netto	Fr. 150,—

Instytut zaznacza, że opłaty powyższe weszły w życie z dniem ogłoszenia, a więc z dniem 13 maja br.

W SPRAWIE STWORZENIA STAŁYCH KRAJOWYCH TARGÓW ZIEMNIACZANYCH W ARGENTYNIE.

W celu uporządkowania rynku ziemniaczanego i łatwiejszego dozoru sanitarnego, rząd argentyński wydał w dniu 23 lutego br. dekret, mocą którego handel hurtowy ziemniaków w Buenos Aires ma być skoncentrowany w jednem miejscu (w Nowym Porcie). Wyjątek stanowią dostawy ziemniaków z miejscowości położonych w obwodzie do 40 km od miasta. Nadzór nad targami został powierzony Ministerstwu Rolnictwa.

W dniu 4 marca Ministerstwo Rolnictwa wydało rozporządzenie do tego dekretu normujące funkcjonowanie tych targów: (Mercado Nacional de Patatas) dyrekcja targów będzie się składała z dwóch reprezentantów producentów z prow. Buenos Aires, jednego z prow. Santa Fé i jednego z prow. Mendoza, jednego reprezentanta Izby Ziemniaczanej, jednego z Izby Produktów Rolnych i jednego z ramienia Ministerstwa Rolnictwa.

Niezbędne fundusze do administrowania będą czerpane z opłat pobieranych od obrotu ziemniakami na targach.

W celu stworzenia typów ziemniaków nadających się do masowego obrotu została ustalona następująca klasyfikacja:

Ziemniaki konsumcyjne:

typ A — ziemniaki od 60 do 120 gr każdy;
typ B — ziemniaki wagi więcej niż 120 gr.

Ziemniaki sadzeniaki:

Jeden typ od 20—60 gr każdy.

Rozporządzenie przewiduje nadto, iż wszelkie niezbędne zmiany w statucie targów mogą być przeprowadzone przez Ministerstwo na wniosek Dyrekcji.

Wreszcie rozporządzenie mówi, iż Dyrekcja będzie uznana za ukonstytuowaną, gdy zostaną mianowani pięciu jej członków.

ZMIANY CELNE ZAGRANICĄ W KWIETNIU 1933 R.

ALBANJA: Wydane zostało rozporządzenie znoszące cło wywozowe nod wszystkich towarów eksportowanych z Albanji. Zapowiadany w marcu projekt zwyżki ceł wszedł w życie w kwietniu br. Zwyżką tą objęte zostały następujące towary: spirytus skażony, terpentyna, margaryna, obuwie, niekręcone nici bawełniane i wełniane, pończochy, bielizna, odzież, pierze, parafina, cerezyna, stearyna i kalafonjum, przyczem cło na te towary podniesione zostało do wysokości 50%.

AUSTRJA: Z mocą obowiązującą od 1 kwietnia 1933 r. upoważnione zostały odnośne urzędy celne do udzielenia bez zastrzeżeń pozwoleń na import pomarańcz, mąki i produktów przemiałowych z pszenicy, żyta i jęczmienia za wyjątkiem kaszy, szmalcu w beczułkach powyżej 170 kg., margaryny, przędzy bawełnianej (poz 133—koszów do bielizny, gospodarskich i służących dla celów przemysłowych, dykt surowych fornierowanych drewnem wykwintnem, mydła, bieli z siarczku cynkowego. 136 uwaga 1—7), bawełnianych rękawiczek, wyrobów koszykarskich, za wyjątkiem cynkalitu i litopanu

Od połowy kwietnia 1933 r. zniesione zostało ulgowe cło na grubą blachę kotłową o wymiarze 2—5 mm, tak, że wynosi ono obecnie 7,50 kor. od 100 kg.

Rząd austrjacki wprowadził reglamentację przywozu oleju skalnego, przyczem istnieje obawa wprowadzenia ogólnego skontyngentowania przywozu olejów ziemnych.

BRAZYLJA: Dekretem z dnia 21 lutego 1933 r. wprowadzono cło na miedź w płytach (poz. 699) w wysokości 200 Reisów od 1 kg. Jednocześnie wprowadzono ulgi celne na papier gazetowy; może on być importowany bez opłacania cła, musi jednak na brzegach posiadać napis dla jakiego celu jest przeznaczony. Pozatem wszelkie maszyny drukarskie, rotacyjne, kliszowe i inne pomocnicze opłacają cło o 50% niższe.

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI:

HONGKONG: Przyznane zostały 10%-towe ulgi celne na tytoń i wyroby tytoniowe brytyjskiego pochodzenia.

POŁUDNIOWA RODEZJA: Na mocy rozporządzenia z dnia 17 lutego 1933 r. przyznany został zwrot cła za blachę białą lakierowaną.

MALAJSKIE PAŃSTWA ZWIĄZKOWE: Z mocą obowiązującą od 1 kwietnia 1933 r. podwyższone zostało cło na olej orzechowy, orzechy zmiene, mleko i śmietanę.

BUŁGARJA: Zgodnie z rozporządzeniem z dnia 28 marca 1933 r. zabroniony został wywóz srebra, wyrobów srebrnych i monet srebrnych, zarówno bułgarskich, jak i zagranicznych.

CHILE: Dozwolony został na okres 6-miesięczny bezcłowy import próbez towarów, kostjumów teatralnych, maszyn i i ch części, jako próbnych okazów aparatów i instrumentów dla celów naukowych, materjału pakunkowego, eksponatów na wystawy itp.

CHINY: Dyrekcja Ceł szanghajskich ogłosiła nowy tekst rozporządzenia o znakowaniu towarów. Rozporządzenie ogłoszone jest w brzmieniu następującem: 1) Wszystkie towary wwożone do Chin, jak również naczynia i opakowania (containers and packing) muszą być znakowane w widocznych miejscach imieniem kraju pochodzenia, tj. kraju pierwotnego wyprodukowania, chińskiemi znakami. Znaki te muszą być trwałe. 2) Towary przywiezione i niezaopatrzone w wymagane znaki, będą znakowane pod nadzorem celnym za zwykłą opłatą od znakowania, a wwóz towarów nieznakowanych będzie wzbroniony. 3) Towary wwiezione mogą w następujących wypadkach być zwolnione z obowiązku znakowania kraju pochodzenia na samych towarach: a) gdy naczynia czy opakowania, sprzedane razem z towarem, zostały już wyraźnie znakowane; b) gdy towar jest taki, że nie może on sam być znakowany, kartowany ani cechowany. 4) W wypadku, gdyby się okazało przy

wwozie towarów, że znakowanie jest fałszywe, towary będą konfiskowane przez Urząd Celny. Należy zwrócić uwagę na to, że znak oznaczający „wyprodukowano w......" musi stać po nazwie kraju. Na mocy rozporządzenia rządu chińskiego z dn. 17 lutego 1933 r. pszczoły, spirytus, nawozy sztuczne i cukier podlegają specjalnemu badaniu odnośnych urzędów przy imporcie do Chin.

CZECHOSŁOWACJA: Urzędy celne zostały upoważnione do przedłożenia do dnia 31 marca 1934 r. obrotu uszlachetniającego przy imporcie wykrojów fasonowych, nici, podszewki, zatrzasków itp. sprowadzanych do wyrobu rękawiczek.

Dodatkowe opłaty za zboże i produkty przemiałowe nie uległy zmianie.

EGIPT: W najbliższej przyszłości ma być wprowadzona zwyżka cła na czekoladę, dochodząca do 35% ad val., kartofle i wyroby włókiennicze. Odnośnie tych ostatnich zwyżką mają być objęte w pierwszej linji gatunki tańsze.

EKWADOR: Na mocy dekretu z dnia 3 marca 1933 r. zwolnione zostały od opłaty celnej nasiona i żywe rośliny wszelkiego rodzaju.

ESTONJA: Lista towarów zwolnionych od cła rozszerzona została przez wciągnięcie na nią czerwieni ołowianej. Ogłoszona została nowa lista towarów podlegających reglamentacji przywozu i obejmuje ona następujące towary: wykę i peluszkę (Nr. poz. 1. p. 6), nasienie lniane (62 p. 6. a), płyty fotograficzne (71 p. 8), nity specjalnie niewymienione (151 p. 8), śruby i mutry (153 p. 3 i 4), drut kolczasty (156 p. 1 c.), wełna surowa, odpadki (181 p. 1), guziki wełniane, lniane i bawełniane, porcelanowe, szklane, drewniane, rogowe itp. (212 p. 2 i 3).

Pozatem wykreślone zostały z listy towarów podlegających reglamentacji maszynki do mięsa (167 p. 5) i miedziane części do maszyn (167 p. 76).

ETJOPJA: Dekretem z dnia 25 marca 1933 r. podwyższony został podatek konsumcyjny dla całego szeregu towarów importowanych. Podwyżką tą objęte zostało około 100 pozycyj i zwyżka wynosi od 10 do 30% ad valorem.

FINLANDJA: Ministerstwo rolnictwo ogłosiło rozporządzenie, na mocy którego zabroniony został import nasion, tymotki, koniczyny czerwonej i bastardowej. Rozporządzenie to nie dotyczy importu wyżej wymienionych nasion pochodzenia szwedzkiego, norweskiego, estońskiego i łotewskiego. Jednocześnie ustanowione zostało cło na żyto i mąkę żytnią na okres2-go kwartału 1933 r. jak następuje: żyto w ziarnach Fmk. 1.25, mąka żytnia nieśrutowana 1,43, śrutowana — 2,25 od 1 kg.

FRANCJA: Podzielone zostały kontyngenty na II półrocze 1933 r. na żywicę i terpentynę, wino, forele, kukurydzę i placki kukurydziane.

Wyczerpane zostały kontyngenty dla „autres pays" na naczynia stołowe i toaletowe (poz. 350 B), aparaty elektryczne (524 bis B), aparaty łącznikowe (524 bis B), maszynki naftowe, spirytusowe itp. (527), rury i cewki (464 bis). Pozatem wyczerpane zostały całkowicie ze wszystkich krajów kontyngenty na masło.

Projektowana jest zwyżka cła na obuwie drewniane, kawę, nasiona oleiste i maszyny do szycia i kobalt.

Dekretem z dnia 21 kwietnia 1933 r. podwyższone zostało cło na jod surowy (0.53) 73 fr. oczyszczony (poz. 056) do 150 fr.

Na skutek podniesienia stawek celnych w Niemczech, rząd francuski wydał rozporządzenie reglamentacji przywozu następujących towarów: odpadków bawełnianych, szyfrów do pisania, złota w proszku, chlorku amonu i cynku, krzemianu potasu i sody, tlenku cynowego, magnezji, jodoformu, jodanów etylowych i metylowych, kwasu winnego, farb do malarstwa, farb w pudełkach, plasterków angielskich, laku do pieczętowania, wosku dla celów dentystycznych, wosku i pasty do modelowania, drobnych wyr. szklanych, linoleum, papieru do kalkowania, fibry wulkanizowanej, kart poczt., kufrów, wyrobów kaletniczych i kuśnierskich, maszyn do ubijania szos, maszyn do przetworów mlecznych, maszyn do wyrobu wód mineralnych, kotłów parowych, części transmisyjnych, igieł do szycia, igieł do trykotaży, wyrobów nożowniczych, wanien, gwoździ, mebli metalowych, patronów, zapalników, słupów i listew drewnianych, listew do ram, wyrobów koszykarskich, wyrobów z kauczuku, narzędzi mierniczych, aparatów fotograficznych i zastosowań fotograficznych aparatów stosowanych w medycynie i chirurgji, przyczem pozwoleń na towary chemiczne udziela importerom Office des produits chimiques Paris VII, rue de Grenelle 101, na pozostałe towary Confédération Generale de la Production francaise, Paris VIII rue de Messine 6.

Reglamentacja ta została wprowadzona prowizorycznie, celem uniknięcia nadmiernego wwozu tych towarów, zanim wejdzie w życie ustawa, podnosząca cło w taryfie celnej francuskiej na te artykuły.

Skontyngentowany został import miodu.

GUATEMALA: Dekretem z dnia 13 marca 1933 r. obniżone zostało cło na bawełnę oczyszczoną (poz. 343—201—01) z 0,06 na 0,02 quetzali, 1 qtz. = $ amer. od 1 kg. brutto.

HISZPANJA: Dodatkowa opłata celna przy pobieraniu cła w walucie srebrnej lub papierowej ustanowiona została w I dekadzie kwietnia 1933 r. na 129,33, w II — 128,67 i w III —128,68%.

HOLANDJA: Inspekcja celna importowa ustanowiła konieczność przedkładania świadectwa pochodzenia przy imporcie nici do szycia. Zmieniony został dotychczasowy układ kontyngentowy z Holandja, przyczem przyznane zostały Polsce kontyngenty na konfekcję męską i damską, obuwie gumowe, tkaniny wełniane i półwełniane, trykotaże, fajans i porcelanę, pończochy i skarpetki oraz tkaniny bawełniane.

INDJE BRYTYJSKIE: Z dniem 1 kwietnia 1933 r. obniżone zostało cło na sól niebrytyjskiego pochodzenia 7/10 Rs. na 4/3/6 Rs. Natomiast opłata dodatkowa od soli (1/9/Rs.) pozostaje bez zmiany i przedłużona zostaje do 31 marca 1934 r.

INDJE HOLENDERSKIE: W połowie marca 1933 r. wydane zostało rozporządzenie rządu zabraniające na okres 4 miesięcy import ryżu do Indyj Holenderskich.

IRAK: Z końcem kwietnia 1933 r. wprowadzona została nowa taryfa celna, polegająca na specyfikacji i znacznych zwyżkach stawek celnych.

W. P. IRLANDJA: Dekretem z dnia 24 marca 1933 r. z mocą obowiązującą od 28 marca 1933 r. podwyższone zostało cło na kartofle z ½ pen. na 1 pens od 1 funta. — Jednocześnie z dniem 1 kwietnia podwyższone zostało cło na masło z 4 na 8 pensów od funta. Przy imporcie niżej podanych towarów, na mocy rozporządzenia z dnia 1 kwietnia 1933 r. potrzebne są poza innemi dokumentami świadectwa pochodzenia, a mianowicie: słoniny, butów, obuwia i części, masła, wyrobów żeliwnych, cementu, odzieży, żelaznych i stalowych części budowlanych, kukurydzy, wozów ciężarowych i ich części, olejów pędnych, herbaty, tytoniu, pszenicy, mąki pszennej i wina.

JUGOSŁAWJA: Z dniem 4 marca 1933 r. wprowadzono zmianę taryfy w stosunku do całego szeregu pozycyj tar. celnej jugosłowiańskiej. Zgodnie z uwagą odnoszącą się do poz. 6643 a, akumulatory ołowiane, — których lokalna produkcja nie jest w stanie wyprodukować w dostatecznej ilości opłacają cło maksymalne w wysokości 25 (zamiast 200) i minimalne 20 (zamiast 150) za 100 kg

KANADA: Zgodnie z rozporządzeniem kanadyjskiego ministerstwa rolnictwa z dnia 8 marca 1933 r. zabroniony jest import używanych tkanin służących do opakowania sera i mięsa, o ile przy wysyłce nie będzie dołączone zaświadczenie, że tkaniny te wygotowane zostały w żrącym potasie lub sodzie żrącej.

ŁOTWA: Z końcem kwietnia 1933 r. wydano rozporządzenie o wprowadzeniu 15% podatku importowego od wszystkich towarów, jednakże w kilka dni potem, rozporządzenie to zostało przez parlament zniesione: projektowane jest ograniczenie importu sacharyny w ten sposób, że kontyngenty na ten produkt udzielane będą tylko aptekom dla celów leczniczych.

MEKSYK: W dniu 17 kwietnia 1933 r. opublikowany został dekret Prezydenta, wprowadzający zmiany obowiązującej taryfy celnej odnośnie rur i połączeń z fibrocementu dla celów prowadzenia wody. Nowe stawki są następujące: rury i połączenia z fibrocementu o średnicy 50 c/m kg. b. 0,28: do jednego metra — 0.12: powyżej jednego metra — 0,06.

NORWEGJA: W związku z zawarciem dodatkowej umowy z Francją, wprowadzone zostały z mocą obowiązującą od 4 kwietnia 1933 r. zniżki celne na kwiaty 3 (pop. 4), wanilję 4,50 (pop. 6), orzechy 0,20 (pop. 0,40), ser 0,45 (pop. 0,60), wyroby tkane i dziane z jedwabiu 12 (pop. 14), grzyby jadalne 0,50 (pop. 1) od 1 kg i wina 0.80 (pop. 3) od 1 litra.

PERSJA: Według doniesień Board of Trade Journal z dnia 2 marca 1933 r. na mocy nowego rozporządzenia ustanowione zostały dodatkowe kontyngenty na wody mineralne i wina lecznicze, instrumenty muzyczne, parasole, nieprzemakalne płaszcze i tkaniny, smary i oleje roślinne do maszyn, przybory toaletowe i produkty chemiczne.

PERU: Dekretem ogłoszonym w Dz. Ustaw z dnia 28 kwietnia 1933 r. podwyższona została o 1% dodatkowa opłata od wszystkich importowanych do Peru towarów.

PORTUGALJA: Na mocy rozporządzenia rządu, granicą zwalniającą od przymusu przedstawiania faktury konsularnej jest ustanowiona wartość przesyłki do 550 escudos.

PORTUGALSKIE POSIADŁOŚCI:

ANGOLA: Dekretem z dnia 1 marca 1933 r. obniżono o 5% stawkę celną na wozy ciężarowe.

STANY ZJEDNOCZONE: Wydane zostało rozporządzenie, na mocy którego od dnia 7 kwietnia 1933 r. import piwa o zawartości 3,2% alkoholu wolny jest od cła. Odnośne konsulaty amerykańskie upoważnione zostały do wystawiania dokumentów tylko dla tych przesyłek piwa, które po dniu 7 kwietnia wysyłane będą do Stanów Zjednoczonych. Jednocześnie wydane zostały przepisy oddnośnie znakowania, zarówno butelek, jak i skrzyń znakiem pochodzenia. Z mocą obowiązującą od dnia 3 maja 1933 r. obniżone zostały stawki celne na narzędzia rolnicze (poz. 373) z 30 na 15% i poz. 355 z 8 cent. od sztuki i 45% ad val. na 4 centy od sztuki i 22½ ad val.

SZWAJCARJA: Z dniem 7 kwietnia 1933 r. wprowadzone zostały dodatkowe cło na owies (poz. 11 tar. cel. szwajc.), w wysokości 4 fr., jęczmień (14) — 8 fr., mąkę owsianą (poz. 16) — 4 fr., mąkę owsianą i mąkę z innych zbóż (poz. 16 i 6) — 8 fr. od 100 kg. Rozporządzenie to weszło w życie z dniem 11 kwietnia 1933 r.

Według doniesień prasy projektowane jest wprowadzenie opłaty importowej od koni w wysokości 60 fr. od sztuki.

TURCJA: Przedłużony został o dalszy rok termin dla reeksportu importowanego drzewa dla wyrobu skrzyń.

URUGWAJ: Zwolniony został od opłaty celnej import soli chromowej i tanoliny sprowadzanych dla celów garbarskich.

WIEKA BRYTANJA: W związku z zakazami antysowieckiemi, następujące towary polskie: masło. drób, dziczyzna, oleje naftowe, drzewo półobrobione. dykty, wyroby drzewne, wyroby budowlane, wymagają przy imporcie do Angji przedłożenia świadectw pochodzenia wizowanych przez Konsulat angielski, przyczem towary, które nadejdą przed 1 maja br. będą dopuszczone bez tych formalności.

Z dniem 26 kwietnia 1933 r. weszły w życie zniżki cła na piwo i podniesione cło na zapałki i węglowodorowe olej ciężkie.

Komisji Taryfowej przedłożony został do zatwierdzenia projekt zwyżki cła na torf w wys. 20% (dot. 10 ad val.), obuwie całkowicie lub częściowo z gumy: półbuciki, do kostki, powyżej 11 cali długości 4 sh. od pary (dot. 20% ad val. + 3 d. od pary, mniejsze rozmiary — 1 sh. 6 d. od pary (dot. 20% ad val. + 3 d. od pary), poniżej kostki, czarne, bronzowe itp. 8 d. od pary (dot. 20% ad val. + 2 d. od pary), wszelkie inne powyżej 9½ cala 1 sh. od pary (+ dot. 20% ad val. + 2 d. od pary), olej lniany 3 £ 10 sh. od ton. ang. (dot. 15% ad val., jodek miedziany bez cła (dot. 33⅓ % ad val.)

Upływający z dniem 28 kwietnia 1933 r. termin cła ochronnego na guziki w wysokości 33⅓% przedłużony został na dalszy okres czasu.

W dniu 28 kwietnia 1933 r. ogłoszone zostały pewne zmiany w obowiązującej angielskiej taryfie celnej, a mianowicie:

Kartofle. Dawna stawka wynosząca £ 1,— od tony podwyższona zostaje do £ 2,— od tony w okresie od 3 maja do 31 sierpnia. Cło to odnosi się do kartofli starych, ponieważ młode kartofle opłacają cło w wysokości £ 4,13,4 od tony.

Drożdże. Dawna stawka 10% ad val. — Nowa stawka 4 szyl. za cwt.

Koszyki. Dawna stawka 20% ad val. — Nowa stawka 30% ad val.

Rękawiczki dziane. Dawna stawka 20% ad val. — Nowa stawka 30% ad val.

Wyroby garncarskie. Dawna stawka 15—20% ad val. — Nowa stawka 30 szyl. ad val.

Rury kanalizacyjne. Dawna stawka 15—20% ad val. — Nowa stawka 25 szyl. za cwt.

Olej lniany. Dawna stawka 15% ad val. — Nowa stawka £ 3,10,0 za tonę.

Opał torfowy. Dawna stawka 10% ad val. — Nowa stawka 20% ad val.

Obuwie gumowe: Buty gumowe: Dawna stawka 20% ad val. + 2 pensy. — Nowa stawka 4 szyl. za parę.

Buty gumowe małe: Nowa stawka 1½ szyl. za parę.

Obuwie sportowe. Dawna stawka 20% ad val. + 3 pensy za parę. — Nowa stawka 8 pensów za parę.

Inne rodzaje. Dawna stawka 20% ad val. + 3 pensy za parę. — Nowa stawka 10 pensów od 1 szyl. za parę.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE.

Bliższe szczegóły jak również adresy odnośnych firm poda Izba na żądanie stron zainteresowanych. Osobom nie posiadającym przedsiębiorstwa handlowego lub przemysłowego udziela się informacyj po nadesłaniu 1,— zł na koszta pocztowe.

243. Szereg firm czechosłowackich pragnęłoby nawiązać stosunki handlowe z firmami polskiemi. Powyższe firmy czechosłowackie należą do następujących branż:

a) Firma wyrabiająca termometry lekarskie;
b) Firma produkująca szkło chemiczne różnego rodzaju, aparaty laboratoryjne itp.:
c) Firma wyrabiająca harmonje ręczne i heligony;
d) Firma eksportująca gwoździe kute do Francji, Austrji i innych państw. W celu nawiązania stosunków handlowych z firmami polskiemi poszukuje przedstawicielstwa;
e) Firma dostarczająca pióra wieczne złote i pozłacane, również ze szpicami szklanemi i metałowemi;
f) Firma fabrykująca guziki z masy perłowej. Pragnie nawiązać stosunki z firmami handlowemi, fabrykami bielizny, kołder, wyrobów dzianych itp.;
g) Firma, wyrabiająca świece do silników samochodowych i wszystkich silników spalinowych, jakoteż materjał wulkanizacyjny do wulkanizacji kiszek do opon samochodowych, pragnęłaby oddać przedstawicielstwo firmie dobrze wprowadzonej w tej branży;
h) Firma zajmująca się wyrobem nici do szycia poszukuje odpowiedniego przedstawiciela w Polsce.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

KOMUNIKACJA TELEFONICZNA Z FILIPINAMI.

Dyrekcja Poczt i Telegrafów komunikuje, że z dniem 1 czerwca br. wprowadza się ruch telefoniczny między Polską a Filipinami via Berlin — radjo Manila.

Opłata za trzyminutową rozmowę zwykłą z Polski do Filipin wynosi:

do I strefy: wszystkie miejscowości powiatu Manila (do ważniejszych miejscowości należą: Caloocan, Comp, Nichols, Fort MC. Kinley, Malabon, Manila. Paranaque, Pasay i San Juan . . . . 160 fr.

do II strefy: wszystkie miejscowości prowincyj Bulacan, Pampanga i Parlac (do ważniejszych miejscowości należą: Angeles, Balinag, Bambon, Bocaue, Calumpit. Malolos, Miralao. Meycanayan, Moncada, Paniqui, Pasig, Quingua, San Carlos, Luzon, San Fernando Pampanga, San Miguel Bulacan, San Miguel Tarlac, Stotsenburg i Tarlac) . . . . 166 fr.

do III strefy: wszystkie miejscowości prowincyj La Union i Pangasinan oraz miejscowość Bogui w prowincji Moutain (ważniejsze miejscowości: Boguio. Bauang, Bayambang, Cabanatuan, Dagupan, Damortis, Gapan. Malasipui i San Fernando Union) . . . . 175 fr.

Opłata za zawiadomienie (raport charge) (w razie niedojścia do skutku przygotowanej rozmowy) wynosi 18,33 fr.

Za każdą dalszą minutę pobiera się ⅓ powyższych stawek.

W Polsce dopuszcza się do ruchu z Filipinami:

Warszawę, Bielsko, Bydgoszcz, Gdynię, Katowice, Kraków, Lublin, Lwów, Łódź, Poznań i Wilno.

Ruch telefoniczny z Filipami odbywa się w godzinach od 13 do 15 według czasu środkowo europejskiego.

SPRAWY PODATKOWE

GŁOSY NASZYCH CZYTELNIKÓW.

Adw. Dr. Otto Menaschhé, Gdynia,

Z ROZWAŻAŃ NAD POLSKIEM PRAWEM PODATKOWEM.

Jaką stawkę od obrotu płaci się od sprzedaży kawy palonej we własnem przedsiębiorstwie?

Ostatnio zdarzył się w mej praktyce wypadek, iż władza skarbowa odmówiła stosowania art. 7 A) umowy o ppp. a zastosowała art. 7 G), domagając się zapłaty 2% od obrotu przy sprzedaży hurtowej kawy, palonej we własnem przedsiębiorstwie płatnika.

Sądzić należy, iż okoliczność ta, że kawa surowa zostaje w przedsiębiorstwie płatnika opalana i w tej formie odsprzedawana hurtownie, nie stoi na przeszkodzie stosowaniu i do tak uzyskanego z jej sprzedaży obrotu, ulgowej stawki z art. 7 A) lcz. 1 a) ustawy we wysokości ½%, albowiem jest to powszechnie od lat praktykowany zwyczaj udostępnienia konsumcji kawy szerokim rzeszom społeczeństwa. Nawet ustawodawca nie mógł mieć pozatem takiej intencji, by obrót ze sprzedaży towaru przerobionego we własnem przedsiębiorstwie i odsprzedanego w zakładzie handlowym tej samej firmy lub jedynym składzie hurtowej sprzedaży opłacał normalną 2%-wą stawkę (według art. 7 G) ustawy), na równi z obrotem ze sprzedaży towarów po ich przerobieniu w obcych przedsiębiorstwach, co wynika wprost z ust. 3 art. 7 tej ustawy. Tylko bowiem w tym ostatnim wypadku płacą one, i to w czasie do końca r. 1933, podatek od obrotu we wysokości 2%.

Za takiem rozumowaniem przemawia też ust. 4 art. 7 ustawy, jeśli zważymy, że kawa stanowi dziś artykuł spożywczy pierwszej potrzeby ogółu ludności, czemu daje wyraz nawet sam ustawodawca, umieszczając ją we wykazie tych artykułów do art. 7 ustawy i § 43 rozp. Ministra Skarbu z 29. III. 1932 r. (Dz. U. R. P., poz. 406) dołączonym. Jeśli więc powyższy przepis ust. 4 art. 7 postanawia wyraźnie, iż stawki ulgowe nie odnoszą się do przedsiębiorstw handlowych sprzedających towary przedsiębiorstwa przemysłowego, należącego do właściciela przedsiębiorstwa handlowego, chyba, że chodzi o artykuły spożywcze pierwszej potrzeby, a rozp. wykonawcze dopiero co cytowane nie zabiera w tej materji żadnego głosu — to nie ulega żadnej wątpliwości, że intencją ustawodawcy było, by artykułów

spożywczych pierwszej potrzeby nie obciążać w żadnym wypadku nadmierną stawką ppp. we wysokości 2%.

Do tych samych konkluzyj prawnych dojdziemy za pomocą wykładni 1) logicznej i 2) historycznej art. 7 ustawy o ppp.

ad 1). Pozycja A lcz. 1 a) ze stawką ½% odnosi się m. in. do obrotów w hurcie przy sprzedaży wszelkich artykułów (w braku ustawowych ograniczeń) przez przedsiębiorstwa handlowe, pod warunkiem prowadzenia prawidłowych ksiąg handlowych;

pozycja A) lcz. 3 ze stawką wyższą, bo 1%, odnosi się m. in. do obrotów jedynie artykułami spożywczemi pierwszej potrzeby, jednak przy detalicznej i drobnej sprzedaży z przedsiębiorstw handlowych lub w przedsiębiorstwach przemysłowych „produkujących wyroby z zakupionych na własny rachunek materjałów" (p. 7 art. 5 ustawy);

pozycja A) lcz. 4 już ze stawką 1½% odnosi się ogólnikowo do obrotu ze sprzedaży przez przedsiębiorstwa (a więc tak handlowe, jak i przemysłowe), prowadzące prawidłowe księgi handlowe, byleby to nie był hurt, bo w takim razie miałaby zastosowanie poz. A) lcz. 1 a) ze stawką ½%-wą. Tu zatem wchodzą już w rachubę jakkolwiek artykuły, a więc przedewszystkiem niespożywcze, gdyż w przeciwnym razie miałyby stawkę 1%-wą według poz. A) lcz. 3.

Z powyższego zestawienia oraz z przeglądu tabelarycznego układu stawek ppp. w § 34 rozp. wyk. zawartych, przekonać się można, iż tendencją ustawodawcą jest uprzywilejowanie:

1) Handlu hurtowego w stosunku do detalicznego i drobnego,
2) Przedsiębiorstw handlowych i przemysłowych, prowadzących prawidłowe księgi handlowe w stosunku do pozbawionych takowych,
3) Przedsiębiorstw trudniących się sprzedażą artykułów spożywczych pierwszej potrzeby przed innemi.

Jeśli zatem tak sprawy stoją, a rozumowanie powyższe jest słuszne, to nie można ze względu na postanowienie ust. 3 zd. ost. art. 7 żadną miarą przyjąć, by kupiec sprzedając hurtownie w swem przedsiębiorstwie opaloną kawę, a więc artykuł spożywczy pierwszej potrzeby, prowadząc prawidłowe księgi handlowe, miał nie korzystać ze stawki ulgowej z art. 7 A) lcz. 1 a), a trzeba było aż sięgać do stawki G) we wysokości 2%. Miałby zatem płacić więcej, niż detalista tych artykułów, nie prowadzący wogóle ksiąg handlowych, który płaci 1% od obrotu względnie detalista jakichkolwiek innych artykułów lub ich producent, prowadzący księgi handlowe, który płaci 1½%? Byłby to absurd.

Przyjmując jednak na chwilę powyższe przez nas opugnowane stanowisko, sądzić należy, że i tak nie trzeba uciekać się do stawki normalnej 2% z poz. G) art. 7, a stosować ewentualnie: albo poz. A) lcz. 3 ze stawką 1%, jeśli wolno kupcowi, posiadającemu jedynie zakład handlowej hurtowej sprzedaży towarów przerobionych w jego przedsiębiorstwie przemysłowem, położony w tej samej miejscowości, w której znajduje się siedziba zakładu przemysłowego, zrzec się dobrodziejstw płynących z prowadzenia ksiąg handlowych i sprzedaży hurtowej, albo przynajmniej poz. A) 4, gdzie mowa o sprzedaży przez

przedsiębiorstwa, (a więc tak handlowe, jak i przemysłowe) prowadzące prawidłowe księgi handlowe. O stawce 2%-wej mowy być nie może.

ad 2) Przy analizie i porównaniu przepisów obecnie obowiązującego brzmienia art. 7 ustawy o ppp., na zasadzie art. 11 noweli z 19. XII. 1931 r. (Dz. U. R. P. Nr. 112) od 1 stycznia 1932 r. — z brzmieniem dawnego art. 7 ustawy z 15. VII. 1925 r. (Dz. U. R. P. poz 330) należy dojść do następujących konkluzyj:

punkt a) dawnego art. 7 z ulgową stawką 1%-wą został utrzymany w poz. A) lcz. 9 art. 11 noweli ze zmianą zawartą w zdaniu ostatniem ust. 3 tego art. 11;

punkt b) dawnego art. 7 ze stawką ulgową ½%-wą utrzymaną w poz. A) lcz. 1 a) i b) przy uwzględnieniu uchylonego już dziś przepisu § 25 Rozporządzenia Min. Skarbu z 8. VIII. 1925 r. z tem atoli, iż ½% od obrotu opłacają obecnie przy hurcie przedsiębiorstwa handlowe nie tylko artykułów spożywczych pierwszej potrzeby;

punkt c) dawnego art. 7 ze stawką ulgową 1% utrzymaną w poz. A) lcz. 3 w całości w mocy.

Zasadnicza stawka 2% nie uległa w nowej ustawie zmianie.

Inne postanowienia nowego art. 7 znajdują się w tym związku poza obrębem naszego rozważania.

Otóż za obowiązywania już dawnej ustawy o ppp. z roku 1925 nie ulegało żadnej wątpliwości, iż hurtowa sprzedaż artykułów spożywczych pierwszej potrzeby, do jakich należy kawa (obecnie wykazem do § 41 rozp. wyk. do tych artykułów wyraźnie zaliczona), przy prowadzeniu prawidłowych ksiąg handlowych, podlega ½%-wej stawce ulgowej od obrotu (art. 7 b). Uwzględniając zaś nadto historję nowelizacji tego artykułu wyprzedzonej kampanją zainteresowanych sfer gospodarczych i enuncjacją różnych Ministrów Skarbu, należy przyjąć jako pewnik, iż nowelizacja ppp. miała na oku i celu przynajmniej ulgę dla kupiectwa, która widoczną jest również z tego, iż z roku na rok — od 1932 r. począwszy — w ciągu pięciu lat — ma nastąpić jak największe ograniczenie tego uciążliwego podatku.

Czyż w tym stanie rzeczy można przyjąć, by w omawianym wypadku należy opłacić obecnie aż 2% od obrotu, gdy wedle dawnej ustawy płacono jedynie ½%?

Dlatego uważam, że od kawy palonej we własnem przedsiębiorstwie opłacać należy podatek od obrotu w wysokości ½%, żadną miarą zaś 2%.

KOMUNIKATY I INFORMACJE

OBRADY ZARZĄDU GŁÓWNEGO ZWIĄZKU TOWARZYSTW KUPIECKICH NA POMORZU.

We wtorek, dnia 23 maja 1933 r. obradował Zarząd Główny w swej siedzibie w Grudziądzu.

Na wstępie odbyło się uroczyste wprowadzenie w urząd nowego członka Zarządu Głównego p. Bronisława Hozakowskiego — konsula honorowego francuskiego w Toruniu — który mandat ten objął w cha-

rakterze Prezesa Stowarzyszenia Kupców Zbożowych i Nasiennych. Nowy członek złożył na ręce Prezesa Związku przyrzeczenie solidarnej współpracy dla dobra zorganizowanego kupiectwa pomorskiego.

Po odczytaniu protokółu z ostatniego zebrania Zarządu Głównego p. Dyrektor Radojewski zdał sprawozdanie z wykonanych uchwał Rady Związkowej i zreferował uchwalone przez nią wnioski, z których większość została przez Zarząd Główny przyjęta i przekazana Centrali do wykonania. Między innemi zatwierdzono wniosek Chełmna o zapoczątkowanie szerokiej akcji na terenie ustawodawczym, mającej na celu selekcję stanu kupieckiego przez wprowadzenie egzaminów zdolności kupieckiej. W sprawie składu Komisji Odwoławczej podatku dochodowego uchwalono demarche w Izbie Skarbowej oraz ewentl. odwołanie się do Ministerstwa Skarbu. Wnioski nieprzyjęte zostaną zakomunikowane członkom Rady.

Następnie zdał Prezes Związku sprawozdanie z konferencji, odbytej w Grudziądzu z p. Wiceministrem Skarbu Jastrzębskim, któremu referował na podstawie materjału statystycznego sytuację handlu na Pomorzu. Z zadowoleniem przyjęto do wiadomości oświadczenie p. Wiceministra o pewnem rozluźnieniu ograniczeń koncesyjnych niektórych artykułów, co jest, jak wiadomo,, powrotem do liberalizmu, będącego podstawowym postulatem Związku. Przy tej okazji Prezes Związku podziękował p. Wiceministrowi raz jeszcze za przychylne załatwienie wniosku Związku o wstrzymanie wypowiedzeń 200 koncesyj wódczanych, co niewątpliwie odbiłoby się jeszcze bardziej na obrotach Monopolu Spirytusowego.

Obszerne sprawozdanie finansowe zdał skarbnik Związku p. Stefan Masłowski, poczem na jego wniosek uchwalono zwołać na niedzielę, dnia 11 czerwca br. do Grudziądza konferencję skarbników wszystkich Towarzystw Związkowych, celem omówienia polityki finansowej Związku. W dyskusji nad sprawozdaniem przemawiali pp.: Braun — Świecie, Chmurzyński — Chełmno, Fröhlich — Grudziądz, Hamerski — Toruń, Sierszeński — Lubawa, Korzeniewski — Grudziądz, Kaźmierski — Chojnice, Mazur — Grudziądz i inni.

Sprawozdanie z Wojewódzkiego Komitetu Doradczego Przemysłowo-Handlowego zdał p. Wicedyrektor Niewiakowski.

P. Hozakowski referował stan organizacji Giełdy Zbożowej w Bydgoszczy i powołanie po jednym maklerze tejże Giełdy dla Grudziądza i Torunia.

W wolnych głosach i wnioskach uchwalono interwenjować w sprawie obniżenia stawek podatku obrotowego w handlu hurtowym dla takich artykułów pierwszej potrzeby, jak ogórki, kapusta, ocet itp.

Uchwalono także rozpatrzeć możliwości stworzenia jednego wspólnego organu gospodarczego przez sfuzjowanie w pierwszym etapie „Tygodnika Handlowego" z „Gazetą Handlową" a w drugim etapie z „Kupcem — Światem Kupieckim".

SPADEK OBROTÓW W HANDLU W R. 1932.

Poniżej podajemy wyniki ankiety sporządzonej przez Stowarzyszenie Kupców w Warszawie.. „Przegląd Handlowy", opierając się na opinji sekcyj branżowych Centrali Związku Kupców w Warszawie twierdzi, iż przytoczony poniżej spadek obrotów jest przedstawiony zbyt optymistycznie.

Procentowy spadek obrotów, w roku 1932 w stosunku do r. 1931.

Branża:	Hurt:	Detal:
Spożywcza	33—40%	20—25%
Papiernicza	20%	20%
Włókiennicza	35%	35%
Konfekcyjno-galanteryjna		30—35%
Trykotażowa	33%	35%
Kapelusznicza		20%
Futrzana		30%
Galanteryjno-skórzana	30%	35—40%
Niciano-norymberska	20%	20%
Meblowa		50%
Obuwiana		34%
Nożownicza	25%	25%
SPRZEDAŻ:		
Maszyn biurowych		60%
Przyrządów optycznych		20%
Platerów i sreber	32—35%	32—35%
Gramofonów		27%
Fortepianów		40—50%
Aparatów radjowych		30%
Artykułów elektrotechnicznych		30%
Wyr. gum. i azbestów	25%	25%
Art. fotograficznych	20%	35—40%
Perfumerji		20—25%
Żelaza i metali		40%
Art. technicznych		69%
Art. budowlanych	53%	53%
Drzewa	30%	30%
Samochodów		65—75%
Części samochod. i opon		29%

Na wysokość obrotów wpłynęły dwa decydujące momenty:
a) spadek cen,
b) spadek konsumcji.

Spadek konsumcji szczególnie dał się odczuć wśród chłopstwa (a więc małe miasteczka — dostawcy ludności wiejskiej), proletarjatu (dzielnice robotnicze) i drobnego mieszczaństwa.

„POLSKI TYDZIEŃ GOŚCINNOŚCI“ NA WYSTAWIE W CHICAGO.

Stowarzyszenie Dnia Polskiego w Chicago (Polish Day Association of Chicago) urządza na wystawie „Polski Tydzień Gościnności“ (Polish Week of Hospitality), który trwać będzie od 17-tego do 23-go lipca br.

Program Tygodnia Gościnności obejmuje szereg odczytów, konferencyj i zebrań jak również zwiedzanie ośrodków życia emigracji polskiej w Chicago: kościołów, domów ludowych, redakcyj i drukarń gazet polskich, klinik, szpitali, klubów sportowych i t. d. Odbędzie się również cały szereg bankietów dla gości naszych rodaków z Ameryki.

Dnia 22 lipca odbędą się specjalnie okazałe uroczystości połączone z koncertami i tańcami, konkursem popularności i piękności, rewją i t. p. z okazji 100-letniej rocznicy zapoczątkowania masowej emigracji Polaków do Ameryki, 150-letniej rocznicy nominacji T. Kościuszki generałem — brygadjerem oraz 250-letniej rocznicy oswobodzenia Wiednia przez Króla Jana Sobieskiego.

Stowarzyszenie Dnia Polskiego organizujące powyższe uroczystości przesłało do Izby zaproszenia na „Polski Tydzień Gościnności“. Bliższych informacyj udziela referat prasowy Izby.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

NUMER 1 31. V. 1933

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU.

Polskie rybołóstwo morskie zaspokaja tylko małą część zapotrzebowania kraju na ryby (około 10 proc). ale i ta część korzystała dotychczas z pośrednictwa obcego, tak przy sprzedaży do kraju jak i zagranicę. Dopiero wybudowanie w Gdyni nowoczesnego portu rybackiego wraz z Chłodnią i Halą Rybną oraz fabryką lodu usunęło ten, niekorzystny dla naszych interesów, stan rzeczy.

Inwestycje te pozwalają rybakom morskim obywać się bez obcego pośrednictwa i stanowią wyra znaszych dążeń do rozwoju handlu i przemysłu rybnego na terenie Gdyni.

Nasz niedobór na ryby pokrywaliśmy i pokrywamy w dalszym ciągu przywozem ryb z zagranicy. W ciągu ostatniego dziesięciolecia na przywóz śledzi solonych i mrożonych wydaliśmy około pięćset miljonów złotych. Śledzie mrożone i w lodzie otrzymywaliśmy za pośrednictwem obcych portów (Hamburg) dając zarobki obcym pośrednikom i obcym kolejom, dowożącym tranzytem śledzie do Polski. Dzięki istnieniu Hali i Chłod niRybnej w Gdyni, już drugi rok import śledzi mrożonych i w lodzie prowadzimy przez własny port. Śledzie solone w beczkach sprowadziliśmy dotychczas za pośrednictwem Gdańska posiadającego faktyczny monopol w tej branży. W latach dobrej konjunktury roczny przywóz śledzi solonych dochodził do pół miljona beczek (á 160 kg. każda) o wartości pięćdziesięciu miljonów złotych, co daje nam pojęcie o doniosłem znaczeniu handlu tym artykułem w Polsce.

Od paru lat obserwujemy już celową dążność do skoncentrowania tego handlu w Gdyni. Już trzeci rok istnieje polsko-holenderskie tow. dla połowu śledzi, posiadające osiem statków rybackich na Morzu Północnem, którego połowy roczne wynoszą piętnaście tysięcy beczek śledzi. W maju br. powstało nowe towarzystwo o piętnastu statkach na morzu Północnem, o zdolności 30 tysięcy beczek rocznego połowu. Na statkach tych towarzystw kształcą się rybacy polscy w połowach śledzi na Morzu Północnem. Przywóz śledzi solonych kieruje się obecnie coraz bardziej na Gdynię, gdzie stworzono dlań dogodne warunki w postaci Chłodni i specjalnych magazynów śledziowych.

Dla samej Gdyni pomyślny rozwój polskiego rybołóstwa dalekomorskiego ma doniosłe znaczenie. Wzrost importu śledzi solonych i mrożonych przez Gdynię jak również pomyślny rozwój przedsiębiorstw połowów dalekomorskich, stwarza dogodne warunki dla powstania w Gdyni przemysłu konserw. oraz handlu rybą morską, jak również całego przemysłu pomocn. (stocznie rybackie — fabryki beczek itp.) Rozwój tego przemysłu stworzy nowe warsztaty pracy dla kilkudziesięciu tysięcy ludzi, tak jak to ma miejsce we większych portach rybackich zagranicą.

Nie jest więc rzeczą przypadkową, udzielenie miejsca dla działu rybołóstwa morskiego w organie prasowym Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni. Rozwój wypadków w tej dziedzinie gospodarstwa polskiego zaczyna tak szybko posuwać się naprzód, że ciągła rejestracja wydarzeń, omawianie bieżących zagadnień i wyników inicjatywy prywatnej staje się koniecznością. —

(—) BRONISŁAW SOTKOWSKI
Kierownik Hali i Chłodni Rybnej

NOWY SPIS RYBAKÓW MORSKICH.

Ilość rybaków morskich wedle stanu z początku 1933 r. wynosiła 1.609 z czego 513 osób uprawia swój zawód dorywczo mając poboczne zajęcia w rolnictwie, handlu lub przemyśle.

Razem z rodzinami ludność rybacka liczy 5.208 osób. Rybacy osiedleni są w dwudziestupięciu miejscowościach wzdłuż całego wybrzeża, korzystając z nowoczesnego portu rybackiego w Gdyni i z przystani rybackich w Helu, Jastarni i Pucku.

UBEZPIECZENIE RYBAKÓW MORSKICH.

Rybacy morscy nie podlegają żadnym ustawowym ubezpieczeniom. Celem wypełnienia tej luki zorganizowano z inicjatywy Morskiego Instytutu Rybackiego i przy poparciu finansowem Ministerstwa Przemysłu i Handlu (Wydział Rybacki) samopomoc ubezpieczeniową przed dwoma laty. Bilans za rok budżetowy 1932/33 wykazał nieznaczny zysk. Działalność Towarzystwa Samopomocy Rybaków Morskich w Gdyni za rok ostatni przedstawia się następująco: Ilość ubezpieczonych 545 rybaków. czyli sto osiem członków mniej aniżeli w pierwszym roku działalności. — wypłacono 2.559.13 zł. Wydatki na chorych wyniosły 1.003,10 zł. Jak wizł. Starcom w ilości 70 osób wypłacono 2.280,— zł. Wdowom i sierotom wypłacono 2.559.13 zł. Wydatki na chorych wynosiły 1.003.10 zł. Jak widzimy mniej niż połowa rybaków jest ubezpieczoną, należałoby więc dążyć do ubezpieczenia wszyskich rybaków albo też porozumieć się z państwowemi ubezpieczalniami.

REZULTAT POŁOWÓW MORSKICH W 1932 R.

Dane za rok 1931 w nawiasie.

Rybołówstwo przybrzeżne: 7.056 ton — o wartości 1.357 tysięcy złotych (5.680 ton — o wartości 2.321 tysięcy złotych.

Rybołówstwo na pełnym Bałtyku (Bornholm koło Danji) 1932 — 44 ton o wartości 36 tysięcy złotych. 1931 — (118 ton o wartości 41 tysięcy złotych). —

Polskie połowy na Morzu Północnem: (cztery lugry parowe i cztery motorowe) 1931 — 1.320 ton o wartości 845 tysięcy złotych. 1932 — (1.879 ton o wartości 1.159 tysięcy złotych).

POLSKA FLOTA RYBACKA.

Składa się ze 125 kutrów motorowych o łącznej mocy 2.082 HP. łodzi motorowych 22 o mocy 162 HP. łodzi zwykłych 695. Na Morzu Północnem firma MOPOL posiada osiem statków — mocy 1040 HP. do połowu

śledziz, a nowa firma MEWA piętnaście statków. Wartość wraz z narzędziami połowu (bez flotylli na Morzu Północnem) wynosi około czterech milionów złotych.

EKSPORT SOLI DO ZASALANIA ŚLEDZI.

Poraz pierwszy przybyły do portu rybackiego w Gdyni dwa lugry śledziowe łowiące od dwu lat śledzie na Morzu Północnem a należące do firmy MOPOL. Statki te tj. „Kasia" i „Halina" przybyły dnia 1 maja br. a odjechały dnia 5 maja zabierając 75 ton soli, węgiel, zaprowiantowanie oraz dwunastu rybaków polskich (po 6 na statek).

Dalsze statki tego Towarzystwa przybędą: w ciągu miesiąca czerwca a mianowicie 1-go s/s Sofja i s/s Kornelja, — 6-go s/s Basia i s/s Marja — 12-go s/s Irena i s/s Wanda. Statki te zabiorą 225 ton soli, węgiel i po 6-ciu rybaków polskich na każdy statek.

Statki s/s Kasia i s/s Halina wprost z Gdyni wyjechały na letni połów śledzi na Morzu Północnem.

DALSZE WYJAZDY POLSKICH RYBAKÓW NA MORZE PÓŁN.

Nowa F-ma polsko-holenderska dla połowu śledzi na Morzu Północnem (MEWA) wysłała koleją w dniu 18 maja sześciu rybaków do Holandji. Rybacy ci po dwu na każdym statku znajdują się już obecnie na połowach śledzi. — W dniu 27 maja br. wysłano dalszą partję 12 rybaków s/s „Tczew" do Holandji zkąd wyruszą na dalszych statkach śledziowych na połowy. — W najbliższym czasie wyjedzie reszta zaangażowanych rybaków w ilości 12 osób. Razem na 15 statkach śledziowych tej nowej firmy będzie pracowało 30 polskich rybaków na połowach śledzi na Morzu Północnem.

PIERWSZY ROK PRACY HALI I CHŁODNI RYBNEJ.

Za okres od 1 kwietnia 1932 r. do dnia 31 marca 1933 roku Ministerstwo Przemysłu i Handlu wydzierżawiło Halę i Chłodnię Rybną wraz z fabryką lodu Morskiemu Instytutowi Rybackiemu na okres trzech-letni. — W pierwszym roku pracy przyjęto do chłodni 823 ton ryb, produkcja lodu wyniosła 665 ton — całkowite zużycie prądu 75 tysięcy kWt. W okresie zimowym styczeń-marzec br. przyjęto 16 statków z Norwegji ze śledziami świeżemi dla fabryk konserw wewnątrz kraju o ładunku 1.740 t. śledzi w lodzie i 480 t. śledzi zamrożonych. Pozatem przyjęto 6 statków z ład. śledzi solonych w beczkach — razem 5.281/1 całych beczek á 160 kg. Towar pochodził z Anglji, Norwegji, Danji i Islandji i został zamagazynowany częściowo w chłodni częściowo w Magazynie Tranzytowym Hali Śledziowej. Wszystkie pomieszczenia dla firm w Hali i Chłodni Rybnej były zajęte i wykorzystane. Czynne tu były dwie wytwórnie konserw, jedna rafinerja tranu leczniczego oraz hurtownia skupu ryb świeżych. „Zjednoczenie Rybaków Morskich", które zakupywało w okresie zimowym prawie cały połów, oraz oddział F-my „Społem". Skoncentrował się więc w porcie rybackim handel rybny z połowów polskich przy równoczesnem zapoczątkowaniu przemysłu rybnego oraz umożliwiło się dogodny import śledzi świeżych i solonych przez Gdynię.

W rezultacie przewidywania pesymistów o zbędnej budowie tak dużej Hali i Chłodni Rybnej okazały się mylne, gdyż obecnie okazuje się że pomieszczenia chłodnicze są zamałe, nie można podołać zapotrzebowaniom i być może, że w najbliższej przyszłości rozpocznie się budowę chłodni śledziowej przy pomocy jedynie kapitału prywatnego.

PIERWSZY SKŁAD ŚLEDZIOWY.

Położony w porcie rybackim tuż obok Chłodni Rybnej został wydzierżawiony całkowicie F-mie: Towarzystwo Przemysłu Rybnego BLOOMFIELD'S Sp. Akc. w Gdyni. Magazyn ten może pomieścić przeszło dziesięć tysięcy beczek śledzi i znajduje się w eksploatacji Instytutu Rybackiego, który uzyskał koncesję na skład tranzytowy w tym magazynie.

ROZPOCZĘTO BUDOWĘ DRUGIEGO SKŁADU DLA ŚLEDZI SOLONYCH.

Budowę prowadzić będzie Urząd Morski. Magazyn ten będzie przedłużeniem istniejącego już składu śledziowego i pomieści około osiem tysięcy beczek śledzi.

ROZBUDOWA SKŁADÓW ŚLEDZIOWYCH F-MY „MOPOL".

Rozpocznie się w porcie rybackim w czerwcu br. Bedzie to magazyn dwupiętrowy, murowany, gdze prócz składowni śledzi będzie dział naprawy sieci, solenia śledzi itp.

Po dwu latach uprawiania połowów śledzi na Morzu Północnem F-ma MOPOL przystąpiła do rozszerzenia obecnych swych składów w porcie rybackim.

BRAK TERENÓW DLA ROZBUDOWY PRZEMYSŁU RYBNEGO.

na molo rybackiem da się odczuć już w najbliższej przyszłości. — Molo rybackie przeznaczone początkowo tylko dla celów przemysłu i handlu rybnego zaczęto parcelować dla składów drzewa. ośrodka morskiego, składów Żeglugi. składów materjałów pędnych itp. Rozwój rybołówstwa morskiego koncentrujący się na molo rybackiem w porcie rybackim staje się przez to poważnie zagrożony. Teren na zachód od mola rybackiego — (miedzy molem rybackiem a molem węglowem) — obejmuje tylko 12.000 m² dla celów przemysłu rybnego i są duże trudności z uzyskaniem dzierżawy, gdyż Urząd Morski stawia dla drobnych przemysłowców rybnych uciążliwe warunki inwestycyjne.

W dziale przemysłu rybnego rozwój zawsze szedł drogą stopniowego rozszerzania się. Z drobnych wędzarń czy wytwórni konserw powstają z biegiem czasu wielkie fabryki konserw, a w obecnych czasach kryzysowych największe możliwości przetrwania mają tylko małe zakłady przetwórcze. Dlatego stanowisko Urzędu Morskiego wydaje się być w tym punkcie zupełnie rozbieżne z postulatami niedawno odbytego Zjazdu Gospodarczego w Warszawie. zwracającego specjalną uwagę na opiekę małych producentów zdolnych do pracy w obecnych warunkach.

IMPORT ŚLEDZI SOLONYCH PRZEZ GDYNIĘ.

Sezon przywozu zagranicznych śledzi solonych rozpoczęły dwa statki: s/s Ursa przywożąc w dniu 30/4 br. 400/1 beczek śledzi i tenże sam statek w dniu 24 maja 310/1 beczek śledzi solonych. Są to śledzie norweskie z połowów zimowych. Towar złożono w Magazynie tranzytowym Hali Śledziowej. —

SEZON POŁOWÓW NA PEŁNEM BAŁTYKU ZBLIŻA SIĘ KU KOŃCOWI.

Przewiduje się tylko kilka wyjazdów kutrów gdyńskich na połowy flonder i dorszy pod Bornholmem (obok Danji) Podróż trwa trzy do sześciu dni. Ostatnio przywieziono w dniu 22 maja dwoma kutrami 2.500 kg. dorszy i 3.700 kg. flonder a w dniu 23 maja przywiózł jeden kuter 2.000 kg. flonder i 1.000 kg. dorszy.

SPÓŁDZIELNIA ZJEDNOCZENIE RYBAKÓW MORSKICH W GDYNI.

nie zakupuje połowów z wyjazdów bornholmskich ani z minimalnych połowów przybrzeżnych. Tak więc codziennie musi wyjeżdżać kilka rybaczek do Gdańska celem spieniężenia połowów na tamtejszym rynku. —

W ostatnim tygodniu wyjechało: dnia 23/5 sześć rybaczek wioząc do Gdańska 500 kg. flonder i 150 kg. dorszy. 24/5 trzy rybaczki — sto kilo flonder i 150 kg. kwapów, dnia 26/5 dwie rybaczki — sto kg. flonder, dnia 27/5 trzy rybaczki 150 kg. flonder i 50 kg. kwapów. Gdynia mając chłodnię rybną i codziennie świeże ryby z połowów nie może skonsumować kilkaset kilo ryb.

POŁĄCZENIE ZWIĄZKU PRZEMYSŁU KONSERW OWOCOWYCH I MIĘSNYCH.

z przemysłem konserw Rybnych odbyło się na zebraniu w Warszawie w dniu 2 maja br. Utworzono szereeg sekcyj fachowych. Prezesem został Dr. Jan Rucker a zastępcami są pp. Józef Hirschfeld i Romuald Lübeck. —

NOWINY ZAGRANICZNE.

NIEMCY: W Bremerhafen spuszczono na wodę największy parowiec rybacki nazwany „*Adolf Hitler*“ należący do Tow. „Hanseatische Hochseefischerei Bremerhaven“. Parowiec jest długi 53 m., szeroki 8 m. — Szybkość parowca 12 mil morskich. Statek jest wyposażony w najbardziej nowoczesne przyrządy jak np. elektryczny przyrząd do pomiaru głębokości, aparaty radjowe itp.

ANGLJA: Rząd W. Brytanji przeznaczył sumę sześćdziesięciu miljonów złotych na rozbudowę floty rybackiej.